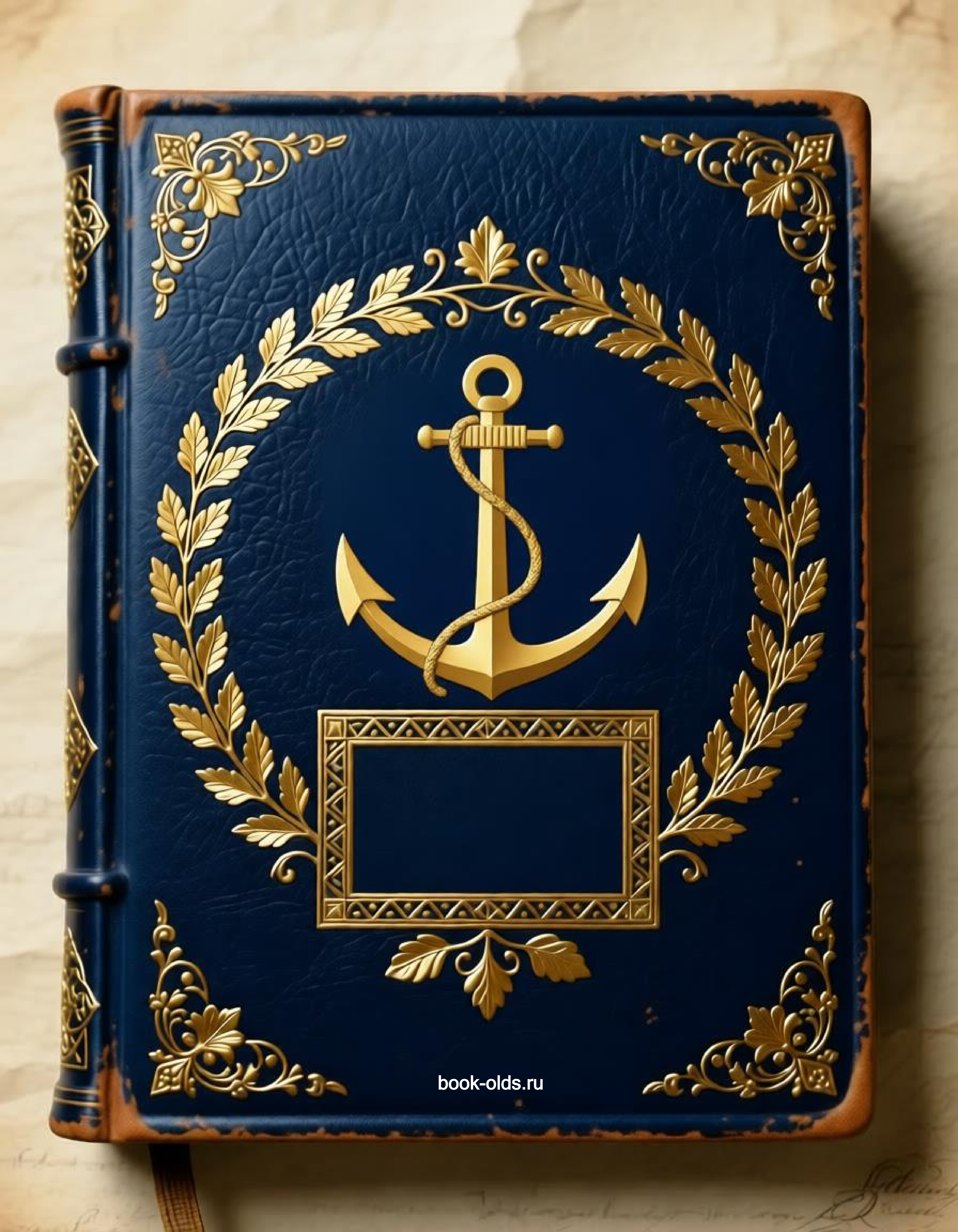

book-olds.ru

(/) (https://cuprf.ru/) Коллекции (/collections) Каталог фондов (/catalog)

ТВ канал

Главная (/)

Поиск (/search) (/tv)

БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЛАДОЖСКОЙ ВОЕННОЙ ФЛОТИЛИИ В 1941-1942 ГГ.



(https://www.prlib. c0df-4794- b748- 270c9fb9446e/186

Автор Звонарев Б.А.

Описание

Звонарев, Б.А.

Боевая деятельность Ладожской военной флотилии в 1941-1942 гг. / Старший научный сотрудник Исторического отдела ГМШ капитан 3 ранга Б.А. Звонарев ; Исторический отдел Главного морского штаба ВМФ. - [Б. м. : Б. и.], 1943. -219, [3] с., [37] л. схем., диагр., граф., карт. : табл. ; 31,8 x 21 см. - Экз. № 3.

На обл.: Капитан 3 ранга Б.А. Звонарев.

На обл.: Исторический отдел ГМШ ВМФ.

Библиогр. в подстроч. примеч.. - Машинописный текст. - Секретно. - Экз.: с рукоп. помет.

.

I. Ладожская военная флотилия. II. Главный Морской штаб ВМФ. Исторический отдел.1. Государственная власть (коллекция).

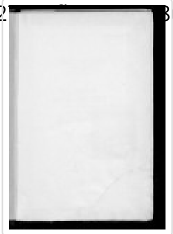
Источник электронной копии: ПБ

Место хранения оригинала: ВМА

Издательство б. и.] (/search?f%5B0%5D=field_book_publisher%3A117607)



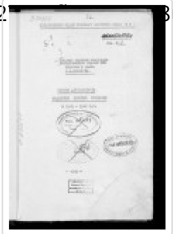
(https://www.prlib.ru/sites/default/files/book_p c0df-4794-b748-2 635245



(https://www.prlib.ru/sites/default/files/book_p c0df-4794-b748-2 635247



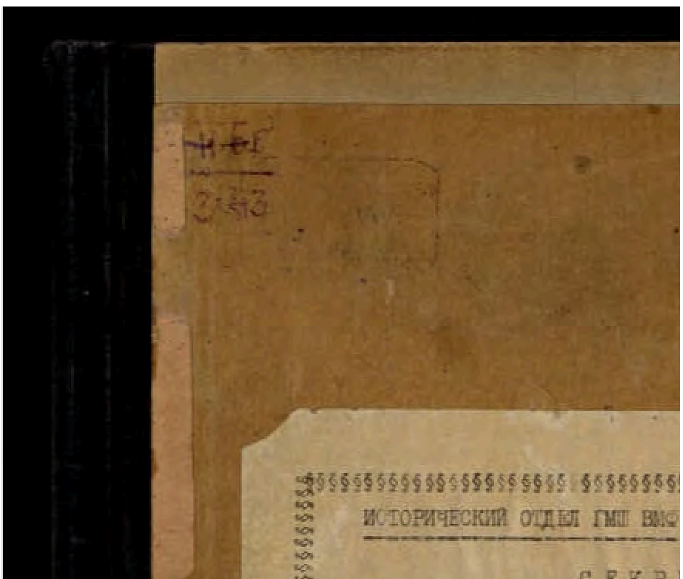
(https://www.prlib.ru/sites/default/files/book_p c0df-4794-b748-2 635248



(https://www.prlib.ru/sites/default/files/book_p c0df-4794-b748-270c9fb9446e/1863525

()

Масштаб:2.00 Страница 1 из 306 Перейти



ИСТОРИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ ГМШ ВМФ

СЕКРЕТНО

Капитан 3 ранга
Б.А.ЗВОНАРЕВ

БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЛАДОЖСКОЙ ВОЕННОЙ ФЛОТИЛИИ в 1941-1942 г.г.

276
Инв. 22852
17108
Полка

ВОЗВРАТИТЕ КНИГУ НЕ ПОЗЖЕ
обозначенного здесь срока

	33544			

Тип. им. Котлякова. 4 — 5000000. 1982 г. ЛГ-087-01-509.
Цена 0 р. 58 к. за 100 шт.

[illegible]

В 84954
1а

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ ГЛАВНОГО МОРСКОГО ШТАБА ВМФ

Экз. № 3

Старший научный сотрудник
Исторического Отдела ГМШ
Капитан 3 ранга
Б.А.ЗВОНАРЕВ.

БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЛАДОЖСКОЙ ВОЕННОЙ ФЛОТИЛИИ в 1941 - 1942 г.г.

НКВМФ ВМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. № 17108
Отдел
Полка
СЕКРЕТ...

Инв. № 976
Отдел
Полка
СЕКРЕТНАЯ БИБЛИОТЕКА

Военно-Морская Академия
Инв. № 38852

- 1943 -

БИБЛИОТЕКА
Военно-Морской
академии им. Гречко А. А.

О Г Л А В Л Е Н И Е

Стр.

1. Предисловие.

2. ВВЕДЕНИЕ. СОСТОЯНИЕ ЛАДОЖСКОЙ ВОЕННОЙ ФЛОТИЛИИ ПЕРЕД НАЧАЛОМ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ. 1

3. ОБСТАНОВКА НА ЛАДОЖСКОМ ТЕАТРЕ С ВОЗНИКНОВЕНИЕМ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ И ОРГАНИЗАЦИЕЙ МОРСКОЙ ОБОРОНЫ г.ЛЕНИНГРАДА И ОЗЕРНОГО РАЙОНА. . 9

4. БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФЛОТИЛИИ В ПЕРИОД ОТ НАЧАЛА ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ДО НАЧАЛА БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА 22

5. БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЛВФ В ПЕРИОД ОТ НАЧАЛА БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА ДО НАСТУПЛЕНИЯ ЗИМНЕГО ЛЕДОСТАВА 1941-42 г.г. И СТАБИЛИЗАЦИИ ФРОНТОВ ПОД ЛЕНИНГРАДОМ. 74

6. ЗИМНИЙ ПЕРИОД БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛВФ В 1941-42 г.г. 120

7. БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФЛОТИЛИИ В КАМПАНИЮ 1942 г. 128

8. ОБЩИЕ ВЫВОДЫ. 199

- о - о - о -

-о - о -

- о -

о

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящая работа имеет задачей дать краткий систематизированный обзор боевой деятельности Ладожской военной флотилии в кампаниях 1941 и 1942 г.г. Наряду с изложением фактического хода событий, основной упор взят на предварительные оперативно-тактические выводы из имевшегося в распоряжении автора материала.

Таким материалом явились официальные отчеты о боевой деятельности флотилии и др.документы, хранящиеся в архиве Исторического отдела ГМШ ВМФ СССР /донесения командиров кораблей, журналы боевых действий, вахтенные и навигационные журналы и т.п./.

Работа, безусловно, не претендует на полноту изложения всех вопросов боевой деятельности флотилии и является лишь первой попыткой обобщения имеемых материалов

Б.Звонарев.

В В Е Д Е Н И Е

1. СОСТОЯНИЕ ЛАДОЖСКОЙ ВОЕННОЙ ФЛОТИЛИИ ПЕРЕД НАЧАЛОМ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ.

З а д а ч и ф л о т и л и и.

В итоге советско-финляндской войны 1939-40 г.г., по мирному договору с Финляндией Ладожское озеро полностью отошло к СССР, сделавшись его внутренним водоемом. За короткий период военных действий Ладожская военная флотилия получила незначительный боевой опыт, ограниченный задачами, выполнявшимися флотилией, и представляла собой не вполне оформившееся соединение. По условиям сложившейся послевоенной обстановки на озере, на флотилию легли, в основном, чисто учебные функции. Оказавшись целиком в территориальных пределах СССР, Ладожское озеро получило возможность сделаться базой для развертывания летней учебно-боевой подготовки военно-морских учебных заведений и работы научно-исследовательских учреждений ВМФ СССР.

В этом именно направлении и шла работа. Флотилия же перешла в непосредственное подчинение Начальника Управления ВМУЗ'ов ВМФ СССР.

Начиная с летней кампании 1940 г., боевая подготовка флотилии, если не считать периода тральных работ на озере с 17.06 по 27.09.40 г., была направлена на обеспечение летней практики курсантов ВМУЗ'ов, школ боцманов и юнгов и учащихся ленинградских военно-морских спецшкол.

Учебные задачи и особенности базирования флотилии определяли предстоящую специфичность ее переразвертывания и реорганизации на период военных действий. Конкретных оперативных задач в этих условиях флотилия заранее не имела, они должны были вырасти из этой обстановки, какая могла сложиться в результате возникновения военных действий на Балтийско-Ладожском театре.

Основной предпосылкой превращения флотилии в боевое соединение должен был служить выход противника к побережью Ладожского озера.

Состав сил

Корабельный состав флотилии был представлен: тремя учебными кораблями /"Шексна", "Ладога" и "Мста"/, из которых в строю находился лишь один /"Шексна"/ а остальные проходили капитальный ремонт в Ленинграде; четырьмя парусно-моторными шхунами /"Учеба", "Практика", "Бейдевинд" и "Галфинд"/, в строю находились "Учеба" и "Практика", остальные - на ремонте в Ленинграде; двумя катерами типа "Р", двенадцатью катерами типа "КМ" и шестью глиссерами типа "НКЛ-5".

Суда флотилии не имели вооружения, за исключением учебного корабля "Шексна", на котором были установлены 1 станковый и 1 зенитный пулеметы, и шхун "Практика" и "Учеба", вооруженных каждая двумя зенитными пулеметами.

В условиях военного времени этот состав, бесспорно, не смог представить собой реальной боевой силы. С началом войны флотилии предстоял неизбежный сложный и ответственный период коренной реорганизации.

Береговая оборона на озере также находилась в совершенно неразвитом состоянии. Прежняя система береговой обороны в северной части озера на островах Валаамского архипелага в результате советско-финляндской войны 1939-40 г.г. оказалась, в основном, разрушенной или сильно поврежденной финнами при их отступлении на материк. Оставшиеся орудия не имели ни замков, ни приборов управления огнем и, будучи никем не обслуживаемы в течение полутора лет, пришли в безусловную негодность.

Кроме того, система финских батарей имела задачей оборону подступов к северному побережью озера со стороны южных секторов и с изменением общей обстановки на озере утратила свой оперативный смысл и направленность.

Единственная из сохранившихся финских батарей-двухорудийная 152 мм батарея № 102 на о.Валаам имела железобетонные блоки с погребами для боезапаса. Однако, орудия не были снабжены дальномерами и приборами управления огнем, силовая и прожекторная станции, а также прожектора были неисправны, будучи повреждены финнами при их отходе с острова; боезапас отсутствовал. Батарея фактически была небоеспособной и имела один лишь личный состав.

Развертывание строительства новых батарей на озере после советско-финляндской войны не предусматривалось. Единственная советской постройки батарея № 101 на мысе Сосновец по обстановке находилась в состоянии консервации.

Из имевшихся двух зенитных батарей в строю находилась лишь батарея № 175 в Лахденпохья, т.к. батарея № 176 не имела материальной части.

Сигнально-наблюдательные посты СНиС в количестве шести имелись в Лахденпохья, Сортавала, Сартанлахти, Шлиссельбурге и на островах Валаам и Коневец.

В главной базе Лахденпохья находились гидрометеорологическая станция 1 разряда, военный порт 2 разряда и 148 отдельный местный стрелковый взвод из 40 бойцов.

На о.Валаам базировались школы боцманов и юнгов, береговая учебная база флотилии и военно-морской госпиталь на 50 коек. В Сартанлахти имелось отделение учебной базы и войсковой лазарет на 30 коек.

Боеспособность флотилии была весьма относительной и 30.06.41 г., спустя восемь суток после начала военных действий, Командующий ЛВФ капитан 2 ранга ЗЕМЛЯНИЧЕНКО в своем докладе Начальнику Управления ВМУЗ ВМФ отмечал, что флотилия "в настоящее время больше похожа на береговую часть, а не на соединение, предназначенное для борьбы с морским противником."1)

Организация командования не представлялась законченной и развернутой, т.к. флотилия по существу лишь начинала свое существование в новых для нее условиях. Штаб флотилии не имел ярко выраженных функциональных линий и не был полностью укомплектован. Обязанности начальника Штаба выполнял командир по оперативной части. Из флагманских специалистов имелись штурман, связист, механик и химик, остальные - отсутствовали. Командующий флотилией был непосредственно подчинен начальнику управления ВМУЗ ВМФ, находившемуся в Ленинграде.

Условия базирования.

Условия базирования на Ладожском озере были достаточно широкими для реализации учебных целей, стоявших перед

1) Дело 2029, л.л.13-19.

флотилией. Непосредственно перед началом военных действий Великой отечественной войны флотилия располагала следующими базами:

1. Главная база Лахденпохья.

Расположенная в глубине защищенного от ветров фиорда, имела причальный фронт длиной около 1500 м с глубинами до 5 м. Ремонтные средства базы - небольшие мастерские, допускавшие лишь текущий ремонт кораблей и средний ремонт катеров. Имелся недостроенный эллинг. База получала все виды снабжения из Ленинграда как по железной дороге, так и через Ладожское озеро.

2. Тыловая база Шлиссельбург.

Будучи расположена в истоке р.Невы, обладала затрудненными из-за узкости и извилистости фарватера подходами со стороны озера. Стоянка кораблей была возможна как на открытом рейде, так и на самой р.Неве. Специальный пирсов, за исключением нескольких пристаней, не имелось. Имелся мол длиной до 800 м с глубинами на подходах до 2,5 м. Ремонтные средства: судоремонтный завод СЗУРП, допускавший средний и капитальный ремонт кораблей водоизмещением до 150 т и плавучий док с под'емной силой до 1500 т.

База снабжалась из Ленинграда через р.Неву и по железной дороге до ст.Шереметьевка, расположенной на правом берегу р.Невы против Шлиссельбурга, а также из глубины страны через систему ладожских каналов и озерные коммуникации.

3. С о р т а в а л а.

Хорошо укрытая в глубине шхер база. Имелся пирс длиной 400 м с наименьшей глубиной на подходах в 3 м. Ремонтные средства: судоремонтный завод, позволяющий ремонт судов с механизмами мощностью до 600 лс.

Под'емные средства: слип для судов водоизмещением не свыше 500 т.

База снабжалась из Ленинграда по железной дороге и через озеро.

4. Новая Ладога.

Оборудованных причалов не имела. К пристаням на р. Волхов был возможен подход судов с осадкой не свыше 1,7-1,8 м. Суда с большой осадкой могли стоять лишь на открытом рейде в 5 милях от берега. Подобные условия стоянки затрудняли надлежащую организацию ПВО и снабжения кораблей, а также и отдых личного состава.

Ремонтные средства: судоремонтные мастерские СЗУРП, обеспечивавшие средний ремонт небольших судов до ТЩ ТЩ типа "Ижорец" включительно. Имелись три плавучих дока для под'ема барж и ТЩ ТЩ типа "Ижорец".

Снабжение шло из Ленинграда через р. Неву и систему ладожских каналов и через озеро, а также из глубины страны по железной дороге до ст. Волховстрой /25 км от Н. Ладоги/ и далее по р. Волхов или автотранспортом.

5. о. Валаам.

Имелись две укрытые от ветров бухты Никоновская и Монастырская, в которых была возможна стоянка всех кораблей флотилии. Судоремонтные мастерские бывш. монастыря позволяли ремонт моторов и катеров. Имелся слип для катеров. Снабжение шло по озеру из Ленинграда и из глубины страны.

6. Сортанлахти.

Расположена в небольшой бухте, прикрытой молом от ветров северо-восточных направлений. Общий причальный фронт до 100 м с глубинами свыше 3 м. Ремонтных средств база не имела. В базе находилось отделение тыла ЛВФ, откуда корабли могли получать все виды снабжения.

7. Свирица.

Базирование на Свирицу было возможным лишь для малых судов - осадкой не свыше 3 м., лимитируемой наименьшей глубиной на входном створе. Вход в устье р. Свирь при свежих нордовых и норд-вестовых ветрах был затруднен и почти невозможен.

Имелись два плавучих деревянных дока для больших барж, в которые можно было ставить суда водоизмещением до

200 т. Также имелись два деревянных эллинга для смены гребных винтов на плову у судов водоизмещением до 200 т с шириной кормы не свыше 7 м, и под'емный кран на 1,5-2 тн.

Судоремонтные мастерские обеспечивали текущий и средний ремонт местного пароходства и позволяли ремонтировать тральщики, катера и баржи.

В пос.Свирица имелась угольная стенка длиной до 120 м., являвшаяся продолжение пароходной пристани, и 4 нефтяных бака вместимостью по 2200 т.каждый.

Сообщение Свирицы с Ленинградом шло по Кировской ж.д. до ст.Паша, затем по грунтовой дороге до Пашского Перевоза и далее до пос.Свирица по реке малыми пароходами.

Система базирования на Ладожском озере характеризовалась следующими основными особенностями:

1. Наиболее удобные базы были расположены в северной и северо-западной части озера, базы же южной части озера отличались неудобными якорными стоянками и затрудненными подходами к ним, а также не давали возможности рассосредоточенной стоянки судов.

2. Судоремонтные возможности всех баз были весьма ограничены и исключали ремонт и докование миноносцев и канонерских лодок, которые могли бы быть использованы на озере и в которых при складывающейся военной обстановке могла возникнуть особенная потребность. Фактически, ремонт судов флотилии всецело зависел от Ленинграда.

3. Питание баз в основном зависело от Ленинграда /за исключением Н.Ладоги и Свирицы/ и в условиях затруднений с регулярным подвозом питания на базах необходимо было заблаговременно создавать и поддерживать определенные запасы всех видов снабжения.

4. Сухопутная, береговая и противовоздушная оборона баз фактически отсутствовала. Из всех баз только Сортавала и Н.Ладога могли прикрываться истребительной авиацией с местных аэродромов, не включенных в организационную схему флотилии. Флотилия располагала всего лишь одной зенитной батареей № 175 для обороны Лахденпохья, что было явно недостаточным.

5. Узкие и извилистые, а иногда и навигационно-сложные подходы к базам облегчали противнику засорение их минами и создавали угрозу закупорки находящихся в базах ко-

раблей. В условиях военных действий вопрос траления принимал особую остроту.

Особенностями Ладожского театра являются:

1. Резкое различие северной и южной частей озера как по гидрологическим, так и по географическим признакам. Побережье северной части озера от Кексгольма до Сальми носит ярко выраженный шхерный характер и прикрывается с юга вынесенной в озеро цепью островов Валаамского архипелага и других, позволяющей развернуть здесь систему береговых батарей с задачей создания мощного огневого рубежа.

Однако, эта географическая особенность, приносившая определенную оперативную выгоду для финнов, утратила свое значение с тех пор, как озеро сделалось целиком внутренним водоемом СССР. Особенность эта могла принести выгоды теперь только в целях воспрепятствования выхода финской армии на побережье озера в пределах от Лахденпохья до Питкяранта при условии прочного удержания фланговых позиций этого участка в наших руках.

Остальная часть озерного побережья имеет ровную береговую черту с незначительным количеством бухт и удобных якорных стоянок.

Резкая разница наблюдается и в глубинах обеих частей озера: для северной части характерны ровные большие глубины, а для южной - относительное мелководье с большим количеством банок и отмелей у побережья.

Применение якорных мин возможно на всем озере, постановка магнитных мин наиболее возможна, вероятна и выгодна южнее паралели 60°30'0 за пределами 30-ти метровой изобаты.

2. Относительно небольшие размеры озера /наибольшее расстояние - от Сортавала до Новой Ладоги 110 миль/ при наличии достаточно быстроходных кораблей делают возможным осуществление сокращенных темпов отдельных операций на данном театре и быстрое переразвертывание сил.

3. Озеро доступно для миноносцев малого тоннажа, сторожевых кораблей, канонерских лодок и малых подлодок.

Единственно "узким местом" является наличие Ивановских порогов на р.Неве, затрудняющее быстроту перехода судов из Ленинграда в озеро и обратно и исключающее переход из озера в Ленинград судов с аварийной осадкой.

4. Размеры озера и протяженность озерных коммуникаций вполне укладываются в пределы оперативных радиусов самолетов всех классов и способствуют ведению воздушной разведки и нанесению последовательных ударов авиации по обнаруженным в озере кораблям.

5. Глубины у побережья озера всюду допускают подход кораблей на дистанцию действительного артиллерийского огня по берегу.

6. Высадка десантов возможна на большем протяжении береговой черты озера за исключением трудно доступных шхерных районов и затруднена на некоторых участках южного побережья, изобилующих прибрежными подводными каменными грядами /Шлиссельбург-Бугры, мыс Пайгач, о.Птинов и др./.

7. Открытое расположение баз Новая Ладога и Свирица затрудняет создание рубежей обороны на подступах к ним с озера.

8. Период весенних и осенних штормовых погод на озере затрудняет и часто делает невозможной перевозку грузов на баржах.

9. Приладожские каналы, имеющие важное значение рокадной коммуникации, подвержены угрозе закупорки их и вывода из строя действиями авиации /потопление барж и буксиров, разрушение шлюзовых систем/.

10. Период белых ночей в июне-августе осложняет скрытность проведения операций, особенно для кораблей с малыми скоростями хода, и облегчает непрерывность действий авиации и наблюдение с береговых СНП и кораблей.

К началу военных действий Великой Отечественной войны изучение и освоение Ладожского театра, особенно той его части, которая ранее принадлежала Финляндии, было далеко не достаточным и поверхностным.

- о - о - 0 - о - о -
- о - о 0 - о -

2. ОБСТАНОВКА НА ЛАДОЖСКОМ ТЕАТРЕ С ВОЗНИКНОВЕНИЕМ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ И ОРГАНИЗАЦИЕЙ МОРСКОЙ ОБОРОНЫ г.ЛЕНИНГРАДА И ОЗЕРНОГО РАЙОНА.

Обстановка на театре и задачи, поставленные ЛВФ.

В 13.05. 22.06 Штаб ЛВФ получил по радио шифрованную телеграмму Командующего Краснознаменным Балтийским Флотом за № 0450, адресованную по флоту о начале военных действий Германии против Советского Союза. Телеграмма эта серии "вне всякой очереди" поступила, таким образом, через 8 ч. 15 м. после ее подачи, когда весь личный состав флотилии уже знал о начале военных действий из выступления по радио председателя СНК СССР тов.В.М.МОЛОТОВА.

Командующий флотилией приказал:

1. Вызвать весь личный состав в свои части.
2. Привести в готовность средства ПВО и усилить охрану частей.
3. Кораблям быть в часовой готовности.
4. Усилить радиовахту лучшими радистами.
5. Установить готовность № 1 в штабе флотилии.
6. Назначить на дежурство по Штабу флотилии лучшего ОД.
7. Начать ведение журнала боевых действий.

В тот же день начальник 1 отдела УВМУЗ дал в адрес Командующего флотилией шифротелеграмму № 1615: "Об'явлена готовность № 1, переходите в подчинение Военного Совета КБФ".

Фактически, это переподчинение не состоялось в связи с готовившимся созданием "Морской обороны Ленинграда и озерных районов" и флотилия пока продолжала оставаться в подчинении Начальника УВМУЗ.

В течение нескольких дней флотилия не получала никаких конкретных задач и руководствовалась лишь отдельными приказаниями и распоряжениями, поступавшими из Управления ВМУЗ распорядительным порядком, большей частью по телефону.

Такому положению в известной степени способствовала

сама обстановка на Ладожском театре, т.к. Финляндия еще не вступила в войну. Лишь после того, как это вступление совершилось и начались первые боевые действия на финской границе из Управления ВМУЗ'ов начали поступать приказания оперативного характера.[1]

Вечером 26.06, от начальника УВМУЗ /по телефону/:

1. Спецшколу, школу боцманов и юнгов, госпиталь и остальные части, а также семьи военнослужащих передислоцировать с о.Валаам в Лахденпохья.

2. Имущество эвакуировать по усмотрению.

3. Ценное имущество и батарею № 102 подготовить к подрыву.

4. Обороны о.Валаам не снимать и не снижать.

5. Иметь постоянную связь с начальником УВМУЗ.

В тот же вечер от начальника 1 отдела УВМУЗ /также по телефону/:

1. 1/4 личного состава школы боцманов оставить на о. Валаам.

2. Все части и база остаются на месте.

3. Задача будет коротко поставлена по радио, а подробно - в особой директиве.

4. Имущество остается на тех местах, где находится в настоящее время.

Утром 27.06 поступили следующие приказания начальника УВМУЗ, переданные через одного из командиров флотилии, прибывшего из Ленинграда:

1. Школу боцманов и юнгов эвакуировать в Ленинград.

2. Для прикрытия эвакуации оставить младший курс школы боцманов.

3. Наметить временную базу флотилии в Сартанлахти.

4. Эвакуировать все до мелочей.

5. Замки 152 мм пушек снять, при эвакуации подорвать батарею № 102.

Несколько позже, в то же утро 27.06, начальник 1 отдела УВМУЗ передал по телефону: "Валаам эвакуировать, указания о дальнейших действиях и задачах будут даны телеграммой и письменной директивой".

В тот же день Начальник УВМУЗ дал следующие указания флотилии:[2]

1) Журнал боевых действий Штаба ЛВФ. Дело № 2172.
2) Дело № 2029, л.2.

1. Основная база флотилии - Сартанлахти, куда перебазироваться всем частям, штабу и управлению.

Главная тыловая база - в Шлиссельбурге, куда эвакуировать тыл и все имущество.

2. Основная задача флотилии сейчас - эвакуация всего военного и ценного имущества из Лахденпохья и с о.Валаам в базу Сартанлахти и главную тыловую базу в Шлиссельбурге.

3. На о.Валаам иметь одну роту школы боцманов в составе 100 человек с задачами:

а) наблюдение за действиями авиации над островом и озером;

б) борьба с мелкими парашютными десантами;

в) охрана и эвакуация имеющегося там имущества;

г) проведение учебы.

4. Установить и держать связь с армейскими частями и Ленинградом.

Содержание приведенных приказаний и распоряжений показывает, что некоторые из них страдали противоречивостями, предвзятостью и расплывчатостью и отдавались наспех, без достаточно глубокого и правильного анализа складывающейся на театре обстановки. Никакой непосредственной угрозы базам флотилии, а тем более о.Валаам, в то время еще не существовало. Противник проявлял себя лишь полетами отдельных самолетов-разведчиков над Лахденпохья, Сортавала и о.Валаам.

Огромным пороком являлась передача большинства приказаний открыто по телефону, что никак не могло гарантировать их секретности и, безусловно, могло поставить противника в известность о намеченных мероприятиях.

В течение 28.06 Штаб флотилии и другие части перебазировались из Лахденпохья в Сартанлахти.

30.06 Начальник УВМУЗ лично приказал Командующему флотилией:

1. Основную базу флотилии организовать в Сартанлахти, маневренные - в Лахденпохья и на о.Валаам.

2. Установить и держать радиосвязь с Ленинградом через ВМУ им Фрунзе по документам, которые будут высланы на-днях, а также с Лахденпохья и о.Валаам.

3. Катера типа "КМ" оборудовать в дозорные, вооружив их пулеметами.

4. Буксирный пароход "УК-4" оборудовать под тральщик.
5. Из имеющихся кораблей создать дивизионы и отряды.
6. Первый курс школы боцманов возвратить на о.Валаам.

1.07 он же приказал дополнительно:

1. Принять под охрану аэродром в Сортавала.
2. Оказать содействие по свертыванию об'ектов НИХИ и НИМТИ на о.Коневец и в Сартанлахти.

Решение всех перечисленных выше задач происходило в период до 5.07. К этому времени в Сартанлахти была создана операционная база флотилии, а боевое и ценное имущество вывезено их Лахденпохья в Шлиссельбург, где начала создаваться тыловая база.

Обстановка на советско-финляндском сухопутном фронте в этот период по данным, полученным в штабе 19 СК, была следующей: наши войска удерживали фронт по государственной границе, за исключением Мурманского направления и района от Ристалахти до Леминко, где линия фронта, несколько углубляясь на нашу территорию, проходила через Ристалахти, Мерия, Иярви и Леминко. Дальше фронт проходил по госгранице вплоть до финского залива. Продвижение противника до Мерия /около 12 км по прямой от Лахденпохья/ произошло в период до 30.06 и с тех пор войска 19 СК удерживали оборону, ведя ожесточенные бои с превосходящими силами противника. Таким образом, обстановка на участке фронта северо-западнее Ладожского озера делалась достаточно напряженной и была не исключена возможность выхода противника к озеру в районе Лахденпохья, Сортавала.[1)]

Приказом Народного Комиссара ВМФ СССР № 00170 от 5.07.41 г. был создан Штаб Морской обороны г.Ленинграда и Озерного района.[2)]

Этим приказом Командующему МОЛ и ОР ставились следующие задачи:

а) развертывание Ладожской Флотилии;

б) формирование соединений, кораблей и частей на Ладожском озере;

1) Дело № 2029, л.л.21-23.
2) Дело № 708, л.л.12-13.
В дальнейшем тексте "Морская оборона г.Ленинграда и Озерного района" будет сокращенно именоваться "МОЛ и ОР".

в) формирование соединений, кораблей и частей для Краснознаменного Балтийского флота;

г) руководство боевой деятельностью и организация питания кораблей и частей на Ладожском и Онежском озерах и в г.Ленинграде".

5.07 оперативной директивой № 0218 Командующий МОЛ и ОР поставил Командующему ЛВФ следующие основные задачи:

1. Боевое обеспечение перевозок в бассейне озера.

2. В случае выхода противника к берегу озера-огневое содействие флангу армии.

Ближайшими задачами, вытекавшими из основных, являлись:

а) организация тщательного наблюдения за водой и сушей театра озера и, особенно, северной его частью;

б) приведение флотилии в кратчайший срок к боевой организации и готовности к выполнению боевых задач;

в) проведение боевой подготовки.

Директива подчеркивала, что основное направление перевозок будет итти от Шлиссельбурга к р.Свирь и далее по Беломорско-Балтийскому каналу, а об'ектами перевозок являлся сухопутные войска, предметы материально-технического обеспечения Северного флота и армии, боевые корабли и вспомогательные средства. Далее отмечалось, что не менее важным следует считать коммуникации у западного и северного побережья озера.

В соответствии с этим предписывалось: усилить наблюдение на о.Валаам и, особенно, в его восточной части; производить контрольные траления путей движения кораблей; осуществлять непосредственное противовоздушное прикрытие проводимых судов; для наблюдения за возможными постановками противником мин с самолетов установить связь с армейскими постами ВНОС и организовать дозоры у баз и маломнаблюдаемых берегов; особо тщательно организовать оборону кораблей на стоянке и разработать мероприятия на случай высадки десанта или диверсионных групп противника на о.Валаам; обратить особое внимание на отработку плавания катеров в шхерах и их тренировку в производстве посадки и высадки десанта; береговым и зенитным батареям

отработать вопросы сухопутной обороны; обстановку доносить ежедневно к 20.00.

Для решения задач, изложенных в оперативной директиве, приказом Командующего МОЛ и ОР № 047 от 5.07 был определен следующий состав флотилии:

1. Дивизион канлодок в количестве шести переоборудованных самоходных шаланд типа "Бира".

2. 6 дивизион тральщиков в количестве пяти тральщиков типа "Ижорец".

3. Корабли специального назначения: УКУК "Шексна", "Ладога" и "Мста" и ТЩ-100.

4. Дивизион катерных тральщиков в составе четырнадцати катеров типа "КМ" и двух типа "Р" (№№ 34 и 44).

5. Две парусно-моторные шхуны "Учеба" и "Практика".

6. Отряд катеров охраны Ладожского канала /двенадцать единиц/.

7. Береговые части:

а) зенитные батареи №№ 175 и 176;

б) батарея № 101;

в) рота морской пехоты в составе трех стрелковых, одного пулеметного и одного минометного взводов /всего 194 чел./;

г) 148 отдельный местный стрелковый взвод /41 чел./;

д) береговая СНиС /участок СНиС с телефонной и радиостанцией, линейно-ремонтным взводом, шестью постами СНиС и четырьмя подвижными постами;

е) тыл 3 разряда в Шлиссельбурге, с отделением в Сартанлахти;

ж) военно-морской госпиталь на 50 чел. в Шлиссельбурге;

з) медпункт в Сартанлахти;

и) две пожарных команды /в Шлиссельбурге и в Сартанлахти/;

к) Озерный район гидрографической службы с управлением в Шлиссельбурге и маневренный гидрографической партией в Сартанлахти;

л) Онежский участок гидрографической службы в Шлиссельбурге;

м) Базовая гидрометеорологическая станция в Сартанлахти.

Состав сил и их дислокация.[1)]

Фактически, к моменту создания МОЛМОР, флотилия имела следующий состав и дислокацию сил.

Сартанлахти - 1. Штаб флотилии.
2. УК "Шексна" и "УК-4".
3. Два катера типа "Р".
4. Четыре катера типа "КМ".
5. Зенитная батарея № 175 /1У-76,2 мм/.
6. Зенитная батарея № 176 /только личный состав, без материальной части/.
7. Отделение тыла флотилии.
8. Отделение связи.
9. Ладожский участок СНиС.
10. Маневренно-хирургическая группа и нештатный медпункт со стационаром на 15-20 коек.

Шлиссельбург - 1. Управление тыла флотилии.
2. Гидрографическая служба флотилии.
3. Военно-морской госпиталь на 50 коек.
4. Шесть глиссеров типа "НКЛ-5" /в консервации/.

о.Валаам - 1. Рота школы боцманов.
2. Рота школы юнгов.
3. Парусно-моторные шхуны "Учеба" и "Практика".

Лахденпохья - 1. 148 отдельный стрелковый взвод.

Сортавала - Взвод школы боцманов, охраняющий аэродром.

Мыс Сосновец - Батарея № 101 /Ш-102 мм/.

Ленинград - УК УК "Ладога" и "Мста" и шхуны "Бейдевинд" /№ 1/ и "Галфинд" /№ 2/ - в ремонте.

Сопоставление определенного приказом Командующего МОЛМОР и фактического состава основных сил флотилии удобно выразить следующей таблицей:

1) Дело № 155, л.л.7-8

№№ п.п	Наименования	Определено иметь	фактически	Нехватало
1	Канонерские лодки	6	0	6
2	Т р а л ь щ и к и	5	0	5
3	Катерные тральщики	16	6	10
4	Корабли спец.назначения	4	2	2
5	Моторно-парусные шхуны	2	2	0
6	Катера охраны канала	12	0	12
7	Береговые батареи	1	1	0
8	Зенитные батареи	2	1	1
	ИТОГО:	48 /100%/	12 /25%/	36 /75%/

Таким образом, к началу июля некомплект боевого ядра флотилии достигал 75%, а если брать по таким классам судов, как канлодки, тральщики и катерные тральщики,-около 78%.

Большинство кораблей флотилии в этот период только начинало отмобилизовываться, вооружаться и укомплектовываться личным составом. Состояние береговой и зенитной обороны находилось на том же низком уровне, что и перед началом военных действий. Флотилия совершенно не располагала частями для сухопутной обороны баз, а личный состав школы боцманов и юнгов, предназначенный к формированию в роту морской пехоты, был не только не знаком с тактикой сухопутного боя, но и не умел действовать личным оружием. Единственно боеспособной сухопутной частью считался 148 отдельный стрелковый взвод, численностью в 41 человек.

Оценивая обстановку и вероятность выхода противника к побережью озера, Командующий флотилией считал, что в этом случае возможно ожидать появление на озере морского противника в виде подлодок типа "Саукко", моторных катеров и других мелких вооруженных судов. По мнению Командующего, в этих условиях противник может делать попытки высадок мелких диверсионных групп на наше побережье, пытаться захватывать острова с целью создания на них постов

наблюдения и маневренных баз и производить минные постановки на коммуникациях и на подходах к нашим базам.

Командующий флотилией ожидал также усиления деятельности авиации противника на театре в виде постановок мин, воздушных налетов и высадок воздушных десантов.

Для выполнения задачи огневого содействия флангу армии он считал потребным, как минимум, три канлодки, два катера типа "МО" и шесть катеров типа "КМ" из расчета: две канлодки для непосредственного огневого содействия, одна канлодка для задач ПВО, четыре катера типа "КМ" и два типа "МО" для задач ПТО и ПЛО и два катера типа "КМ" для обеспечения связи с берегом.

Одновременное обеспечение перевозок на озерных коммуникациях от Шлиссельбурга к северному и западному побережьям по мнению Командующего флотилией заставляло иметь четыре канлодки /ПВО транспортов/, двенадцать тральщиков типа "Ижорец" и двенадцать катерных тральщиков типа "Р" /ПМО транспортов и контрольное траление фарватеров/ и истребительную авиацию /прикрытие с воздуха/.

Командующий флотилией считал, что обеспечить ПВО и ПМО базы Сортанлахти смогут одна зенитная батарея № 175 и зенитная артиллерия кораблей, шесть тральщиков типа "Ижорец" и три катерных тральщика типа "Р" или "КМ"; что сухопутная и противодесантная оборона базы требуют наличия не менее одной усиленной стрелковой роты, и что для несения базового дозора на линиях мыс Полваниеми - о.Коневец и южная оконечность о.Коневец - западное побережье озера необходимо по одному катеру "КМ" с наличием в поддержке дозора одного катера типа "МО" и огневых средств базы.

Для обороны о.Валаам считалось необходимым располагать одной зенитной батареей, одним стрелковым батальоном с полевой артиллерией и иметь в дозоре на линии мыс Куркиниеми - о.Рахмасаари - о.Валаам два катера типа "Р" и один катер типа "МО" с поддержкой дозора из одной канлодки.

Сопоставляя положенное по штату количество боевых единиц с тем, которое выявилось в результате сделанных расчетов, Командующий флотилией считал необходимым придать флотилии дополнительно: семь тральщиков, одиннадцать катерных тральщиков типа "Р", шесть катеров типа "МО", одну зенит-

БИБЛИОТ...
Военно-М...
академии и...
ко А...

№ 233544

ную батарею и три стрелковых роты.[1]

Соображения Командующего флотилией и оценка складывавшейся на театре оперативной обстановки имели некоторую односторонность. Прежде всего, не учитывался во всей своей глубине вопрос взаимодействия флотилии с армией. Вопрос этот рассматривался довольно однобоко и не охватывал кроме огневого содействия, взятого в крайне неконкретной и примитивной форме, других сторон задачи.

Оценка вероятных действий противника на озере носила оттенок предвзятости и, фактически, не оправдалось ходом дальнейших событий. Совершенно упущены были такие важные вопросы, как полноценность ПВО баз, развертывание системы береговой обороны, сухопутная оборона баз и подготовка флотилии к десантным операциям. Вопрос обеспечения озерных коммуникаций также решался механически и неполноценно: вовсе выпадал расчет потребных транспортных средств /транспортов, барж и буксиров/, оборудования и обороны пунктов погрузки и выгрузки и т.п.

В известной степени, все эти недостатки вызывались неконкретностью оперативной директивы № 0218, появившейся в тот период, когда контуры предстоящей для флотилии боевой деятельности были неопределены, когда Ладожское озеро не представляло собой театра боевых действий и о последствиях выхода противника к побережью озера можно было лишь строить одни предположения.

Неконкретность оперативной директивы № 0218 сказалась прежде всего в том, что одна из основных поставленных ею задач-боевое обеспечение перевозок в бассейне озера-была подана в расплывчатом виде, а вторая задача - огневое содействие флангу армии - носила условный характер /"в случае выхода противника к берегу озера"/.

Организационно-мобилизационные мероприятия.

С началом военных действий обстановка потребовала немедленного формирования боевых единиц за счет имевшихся на флотилии судов и поступления новых по плану оргмобразвертывания.

Еще 26.06 из Ленинграда прибыли УК-4, ТЩ-100, десять катеров типа "Р" и четыре катера типа "КМ".

1) Дело № 2029, л.л.35-38.

10.07 распоряжением Командующего МОЛиОР флотилия вступила в оперативное подчинение Командира 19 СК, дислоцированного на северо-западном побережьи озера. В связи с нарастанием угрозы выхода противника к озеру и необходимостью начать в этом случае содействие флангу армии, Штаб МОЛиОР приступил к спешным формированиям новых судов и частей для флотилии.

До конца июля в состав флотилии вступили: шесть канлодок /"Бира", "Олекма", "Селемджа", "Нора", "Бурея" и "Лахта"/, два катера типа "МО", два бронекатера, одиннадцать катеров охраны канала, СКР "Пурга", два тральщика типа "Ижорец" и пять катеров типа "КМ". В июле же были сформированы из личного состава Краснознаменного Учебного отряда подводного плавания им.С.М.Кирова, Отряда вновь строющихся надводных кораблей, Балтийского флотского полуэкипажа и Ленинградской военно-морской базы четыре батальона 4 Морской бригады /пятый батальон закончил формирование к середине августа/.

В августе, до выхода противника к р.Неве и установления блокады Ленинграда на флотилию прибыли: канлодка "Сестрорецк" /вскоре ставшая на ремонт в Ленинграде и оставшаяся затем в составе КБФ/, один тральщик типа "Ижорец" двадцать катеров типа "МО", один бронекатер и два катерных тральщика.[1)]

Формирование новых кораблей и частей, будучи ограничено сжатыми сроками /иногда определявшимися буквально часами, как например, формирование батальонов морской бригады/ неизбежно влекло за собой недостаточно продуманный подход к составлению штатов, некомплект личного состава, случайный подбор людей, необеспеченность табельным вооружением, недоделки в вооружении судов и другие недостатки. Динамичность обстановки определяла собой динамичность создания и вступления в непосредственные боевые действия этих формирований. Так происходило, например, с канлодками и батальонами морской пехоты.

С 16.07 Командующий МОЛиОР был передан в оперативное подчинение Военному Совету Северного фронта и, в числе

1) Подробные данные о формированиях ЛВФ в 1941 г., см.в таблице /приложение № 1 /, составленной по данным оперсводок Штаба МОЛиОР - дело № 455.

других задач, получил следующие, относящиеся к действиям на Ладожском озере и изложенные в директиве Командующего Северным фронтом за № 3032 сс:

1. Быть готовым оказать огневое содействие войскам на побережьи Ладожского озера.

2. Удерживать о.Валаам.

3. Не допускать прорыва кораблей противника в устья рек Свирь, Сясь, Волхов и Вуокси.

4. Оборонять подходы к Шлиссельбургу со стороны Ладожского озера и каналов.

5. Обеспечивать озерные коммуникации от нападений противника.

Эти задачи, дополненные указанием "быть готовым к перебазированию части боевых сил и средств для действий в Онежском озере", были возложены на Командующего флотилией отношением Штаба МОЛиОР № Ш/58сс от 17.07.

Существенными недостатками организационно-мобилизационного периода явились следующие:

1. Значительная часть личного состава флотилии оказалась призванной из запаса /командный состав - на 20%, младший командный состав - на 41% и рядовой - на 40%/, что в значительной степени снижало его подготовленность к боевым действиям.

2. Командный состав почти вовсе не знал озерного театра и подавляющее его большинство впервые начинало плавание на Ладожском озере.

3. Флотилия приступала к решению боевых задач еще не будучи организационно сплоченной и оформившейся. Достаточно указать, что в течение более месяца с начала войны она существовала по штатам мирного времени.

4. Штаб флотилии был укомплектован не полностью. В частности отсутствовала должность командира-оператора по сухопутной обороне и не было стабильности в замещении должности Начальника Штаба флотилии. Лишь 17.07 начальником штаба был назначен капитан 1 ранга БОГОЛЕПОВ.

5. Должность Командующего флотилией в течение двух месяцев, в наиболее напряженный организационный период, замещались последовательно пятью лицами:

до 30.06 - капитан 2 ранга БАРАНОВСКИЙ,
с 30.06 до середины июля-капитан 2 ранга ЗЕМЛЯНИЧЕНКО,[1]
с середины июля до 31.07 - контр-адмирал ТРАЙНИН,
с 31.07 до 8.08 - капитан 1 ранга БОГОЛЕПОВ /временно исполнявший эту должность/,
с 8.08 - капитан 1 ранга ХОРОШХИН.

Такая текучесть, бесспорно, отражалась на создании стабильности руководства флотилией и исключала обеспечение вопроса преемственности этого руководства.

6. Связь на флотилии представляла особенно слабое звено. Первое время вовсе отсутствовала радиосвязь с Ленинградом, т.к. не были присланы соответствующие документы по связи. Связь со Штабом МОЛиОР в основном шла по телефонной линии Сартанлахти, Ленинград через промежуточный пункт Наркомсвязи Раута. Дисциплина переговоров была весьма низкой, линия часто выходила из строя.

Телеграфная связь между Сартанлахти, Ленинградом и Шлиссельбургом отсутствовала, т.к. на флотилии не имелось ни одного телеграфного аппарата.

Радиосвязь на большинстве кораблей, прибывших по мобилизации, была также неудовлетворительной. На весь плавающий состав флотилии имелся лишь один командир-связист /на дивизионе канлодок/, да и то недостаточно подготовленный. Личный состав слабо освоил радиоаппаратуру и документы по связи, поэтому первое время пришлось установить одну приемно-передаточную волну для всей флотилии, что связывало прохождение радиограмм и создавало благоприятные условия для контроля работы раций со стороны противника.

Такое состояние связи на флотилии отрицательно сказывалось на вопросах боевого управления.

7. Существенной трудностью организационно-мобилизационного периода явилась необходимость пополнять боевой состав за счет КБФ, который сам нуждался в спешном развертывании новых формирований.

1) 6.07 Командующим флотилией был назначен контр-адмирал ЧЕЛПАНОВ, т.к. капитан 2 ранга ЗЕМЛЯНИЧЕНКО получил назначение на должность командира Главной базы Петрозаводск на Онежском озере. Однако, в тот же день эти назначения были отменены и 9.07 контр-адмирал ЧЕЛПАНОВ сменил контр-адмирала САМОЙЛОВА на должности командующего МОЛиОР.

Изменение условий базирования.

Усложнение сухопутной обстановки на фронте, непосредственно примыкавшем к Ладожскому театру, заставило эвакуировать наиболее удобные базы Лахденпохья и Сортавала. Данному решению способствовала близость баз к советско-финляндской границе, которая в сочетании с неустойчивостью обстановки на сухопутном фронте вызвала опасение создания непосредственной угрозы обоим базам. Таким образом, с первых же дней войны, еще до начала боевых действий флотилии, произошло существенное и невыгодное для нее изменение устойчивости оперативного режима на озере. Возникали предпосылки необходимости базирования на южные, менее удобные и выгодные, пункты южного побережья. Заострялась проблема использования в качестве маневренной базы о.Валаам.

Базирование на Сартанлахти уже начинало вызывать определенные затруднения. Эта база могла стать лишь операционной, а основное базирование флотилии приходилось ориентировать на Шлиссельбург.

Сартанлахти не располагала ни ремонтными возможностями, ни достаточной сухопутной обороной.

Последнее обстоятельство являлось характерным для всех баз флотилии - прочной сухопутной обороне баз продолжалось уделяться самое незначительное внимание. Собственных сил для сухопутной обороны у флотилии не хватало, а согласованности и должной увязки этого вопроса с сухопутным командованием не было. Понятие "взаимодействие с армией" не достигало двухстороннего содержания: флотилия поддерживает армию с воды, армия поддерживает флотилию с суши. Между тем, именно только такое взаимодействие могло создать устойчивость оперативного режима на театре.

3. БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФЛОТИЛИИ В ПЕРИОД ОТ НАЧАЛА ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ДО НАЧАЛА БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА.

а) Выход противника на северное побережье озера и первые боевые действия флотилии.

К середине июля обстановка на сухопутных участках фронта, примыкавших к Ладожскому театру, сделалась чрезвычайно напряженной. Располагавшие численным и техническим

превосходством силы противника начали теснить наши части, создавая угрозу одновременного обтекающего выхода на северо-западное и северо-восточное побережье озера.

В ночь с 16 на 17.07 крупные силы противника атаковали правый фланг 168 СД южнее оз.Янис-ярви и участок фронт 142 СД в районе оз.Юрья-ярви. В результате упорных боев атака на участке 142 СД была отбита и противник отошел на исходные позиции, на участке же правого фланга 168 СД противнику удалось прорвать линию обороны и оттеснить наши части к Ладожскому озеру в направлении Питкяранта, создав угрозу выхода к озерному побережью.

168 СД, отошедшая на рубеж Оннила /7674/, Утиспиха /7474/, Пиртипохья /7478/, Контиолахти /7084/, потеряла связь с соседом справа и испытывала крайний недостаток в боезапасе и продовольствии. В Сортавала скопилось до 10.000 чел.гражданского населения, нуждавшихся в немедленной эвакуации. Эвакуация населения и подвоз боепитания по железной дороге на Ленинград из-за частых налетов авиации противника и действий диверсионных групп в районе Сортавала, Кексгольм признавались невозможными. В Штаб флотилии поступали непрерывные просьбы от партийных и советских организаций г.Сортавала и требования со стороны Командования 19 СК и 168 СД о немедленном оказании эффективной помощи боевыми и транспортными кораблями.

Сложность обстановки усугублялась тем обстоятельством, что противник к 19.07 вышел и на северо-восточное побережье озера, заняв район Сальми. Флотилии, еще не закончившей период формирования в боевой организм, предстояла сложная задача совместных действий с частями КА на обоих побережьях озера - западном и восточном.

Важнейшими операциями, проведенными флотилией в этот период, явились:

а) десантные операции против островов Мантинсаари и Лункулансаари /24-27.07.41/;

б) поддержка флангов армии и оборонительные мероприятия на театре - занятие нашими гарнизонами островов Валаамского архипелага и о.Коневец, развертывание строительства береговых батарей;

в) эвакуация частей 142, 168 и 198 СД СД из районов Сортавала и полуострова Кильпола.

Отдельным эпизодом первых боевых действий флотилии стоят операции ее Северного отряда в районе Сортавальских шхер.

К 23.07 168 СД, продолжая отход на юго-запад, заняла рубеж: восточная окраина Орьялахти /5482/, Пиени-Рюттю /6072/, Воннисенмяки /6464/, Ляхосенкя /7056/. Правый фланг дивизии в направлениях Сортавала и Хапалахти был открыт и надлежало ожидать активных действий противника через проливы и острова в районе Сортавальских шхер.

В этой обстановке, 23.07 командир 19 СК генерал-лейтенант ГЕРАСИМОВ отдал Командующему флотилией боевое распоряжение № 7, в котором указывалось "силами и средствами флотилии прикрыть правый фланг 168 СД на рубеже Сортавала - Лахденпохья.

а) патрулированием катеров,

б) огнем канлодок,

в) наблюдением и действиями авиации флотилии,

г) подвозом боеприпасов, продфуража и эвакуацией раненых".[1)]

В 2.00 24.07, по данным Штаба 19 СК, отдельные группы противника переправились на пароме через залив Хиденселькя на о.Риеккалансаари /восточнее Сортавала/ и заняли Синиля /4480/ и Токкарлахти /4280/.

Вечером того же дня Северный отряд флотилии /командир - капитан-лейтенант САЛАГИН/, в составе ТЩ "УК-4", ТЩ № 62, бронекатера № 97, катеров типа "КМ" № № 13, 14, 15, 16, 22 и 25 и шхун "Учеба" и "Практика" вышел в район Сортавальских шхер.

Отряду были поставлены следующие задачи:

1. Выяснить, на каких островах и в каком количестве имеется противник.

2. Воспрепятствовать продвижению противника через проливы в тыл частям Красной Армии в районе к зюйду от Сортавала.

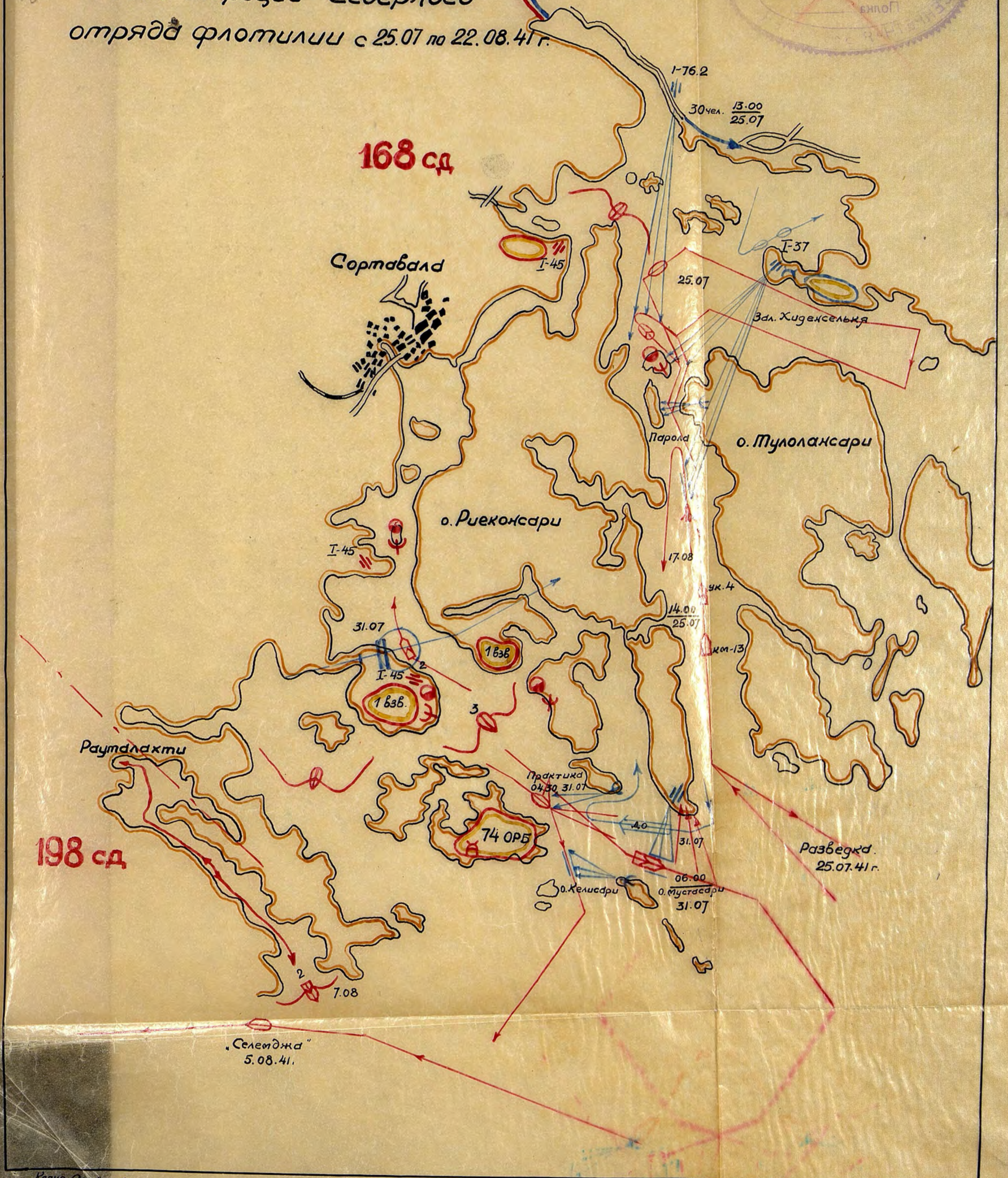
3. Наблюдать и доносить о всех замеченных передвижениях противника в шхерном районе у Сортавала.

4. Взаимодействовать с частями Красной Армии в случаях операций вблизи водных путей и переправлять части

1) Дело № 450, л.23.

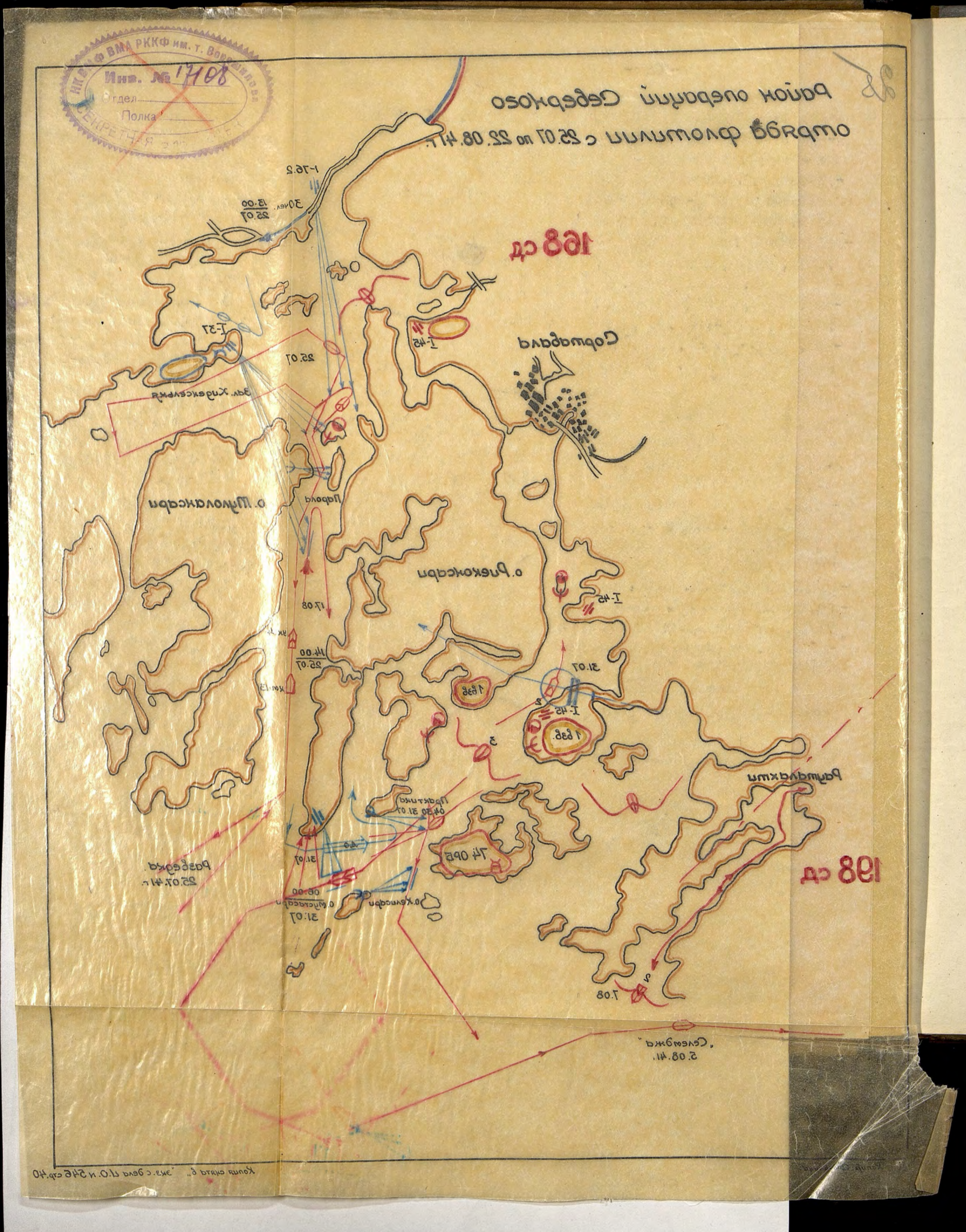
25

Район операций Северного отряда флотилии с 25.07 по 22.08.41 г.



Копир. Соловкина.

Копия снята в „ " экз. с дела И.О. н 546 стр. 40



Район операций Северного
отряда флотилии с 25.07 по 22.08.41г.
Инв. № 1708
168 сд
198 сд
Сортавала
I-45
I-37

Красной Армии через проливы при действиях войск на островах, поддерживая высадку частей имеющимися огневыми средствами /тральщики имели по 1-45 мм орудию и 1 зенитному пулемету, бронекатер - П-76 мм орудия и 1 пулемет, катера типа "КМ" - по 1 станковому пулемету, шхуны - по 2 зенитных и по 1 станковому пулемету/.

25.07 отряд начал свою боевую деятельность. Получив задачу разведать острова Риеккалансаари, Тулолансаари, Орьятсаари и Хонкасало и выявить, имеется ли там противник и с каким вооружением, ТЩ "УК-4" и катер "КМ" № 13 пройдя проливом Паролансальми и не обнаружив противника, к 4.00 вошли в залив Хиденселькя.

В шхерах стоял густой туман. Тральщик остался в заливе, а катер начал разведку района, обнаружив в северной части о.Риеккалансаари отдельные группы людей в лесу и две шлюпки у мыса Мустаниеми, скрывшиеся под берегом в тумане. К полудню видимость улучшилась и стало отчетливо видно побережье. В 13.00 на северном берегу залива Хиденселькя была замечена группа противника численностью до 30 человек а в 13.10 из этого же района по обоим кораблям был открыт огонь из 3 дм.пушки.

Тральщик и катер начали отходить в пролив Паролансальми и в узкости были встречены интенсивным пулеметным огнем с о.Тулолансаари и огнем 37 мм автомата с нордовой оконечности о.Риеккалансаари. На катере был тяжело ранен рулевой, катер получил до 20 пулевых попаданий в корпус и незначительное повреждение бензинопровода, устраненное на ходу. Тральщик имел до 200 пулевых и малых осколочных пробоин. Бронекатер № 97, шедший на присоединение к обеим кораблям, сел на камни в проливе Пораласальми, повредил себе подводную часть и винты и вышел из состава отряда, встав на ремонт в Ленинграде.

Первая разведывательная операция в районе Сортавальских шхер подтвердила, таким образом, ожидавшееся просачивание отдельных частей противника на острова этого района, означавшее начало борьбы за фланговые приозерные позиции и имевшее целью запретить действия флотилии на подходах к Сортавала с озера. Операция эта, проведенная достаточно примитивно, с необоснованным риском и без надлежащих

мер обеспечения, подчеркнула вместе с тем сложность боевых действий в шхерном районе даже для малых кораблей и важность знания театра.

На сухопутном участке фронта продолжался, тем временем, медленный отход наших частей на юго-запад с заметным усложнением обстановки на правом фланге у Сортавала. На 26.07 168 и 142 СД СД занимали линию обороны: пролив Борсун-сальми /4680/, р.Тохмайоки, Леппясенькя /5468/, выс. 118,7 /5866/, Хексяля /6258/, зап.побережье оз.Сиесманярви /6658/, по госгранице до оз.Пюхярви /6248/, вост. побережье оз.Суур Латви-лампи /3844/, оз.Нияс-ярви /3642/, Ийярви, северо-западный скат выс. 122,7, Хухта-лахти, северная сторона Рантакалино и госграница.

Транспортные средства флотилии были заняты интенсивными перевозками раненых бойцов и гражданского населения из Сортавала, а также подвозом боезапаса, продовольствия и фуража частям 19 СК.

Катера "КМ" несли дозорную службу в проливе Маркатсименсальми, занимая позиции у островов Борметеосаари, Кукасаари и Янисаари и выставив на этих островах пулеметные точки и наблюдательные посты. 28.07 на о.Риеккалансаари в целях разведки его западного побережья и борьбы с просочившимся противником была высажена рота отдельного разведывательного батальона 168 СД, а 29.07 - дополнительно 15 краснофлотцев с двумя пулеметами, которые на следующий день были сняты обратно.

Около 4.30 31.07 находившаяся в дозоре у о.Мустасаари шхуна "Практика" заметила несколько шлюпок и два мотобота противника в районе м.Питканиеми. Шхуна открыла пулеметный огонь, на который противник ответил пулеметным и винтовочным обстрелом с м.Питканиеми и близлежащих малых островов.

Стоявший в дозоре в проливе Маркатсименсальми ТЩ "УК-4" подошел к месту боя и открыл огонь по м.Питканиеми, откуда ответили огнем двух 76 мм пушек. Вскоре сюда же подошел и ТЩ-100 с командованием отряда.

В 5.30 ТЩ-100 на дистанции 7-10 кабельтовых от батареи противника получил первое попадание в мостик. Был убит рулевой и тяжело ранены командир и военком отряда /последний вскоре умер/; рулевое управление вышло из

строя, штурманская и рулевая рубка были разбиты, тральщик перешел на управление машинами.

В 5.35 ТЩ-100 получил еще два попадания - в рулевую и радио-рубку, потеряв одного человека убитым и четырех ранеными. В 5.38 последовало четвертое попадание - в машинный отсек ниже ватерлинии, пробоина была заделана на ходу. В 5.45, когда ТЩ-100 находился на дистанции 12-15 кабельтовых, противник прекратил огонь.

На ТЩ "УК-4" был убит один и ранено четверо; на шхуне "Практика", получившей два попадания в надводный борт, потерь не было. Огонь наших кораблей по батарее противника, хорошо укрытой и замаскированной в лесу, был безрезультатен. После боя в командование отрядом вступил командир "УК-4" ст.лейтенант РУПЫШЕВ.

К 4.08 обстановка в районе действий отряда сложилась так:

1. Противник накапливал силы на о.Риеккалансаари, просачиваясь с о.Тулолансаари и других близлежащих островов.

2. Отмечалось продвижение групп противника на северо-запад от м.Питканиеми с целью полностью занять и закрепить за собой северо-восточное побережье пролива Маркатсименсальми.

3. Проходы севернее о.Мустасаари и между о.Мустасаари и о.Келиосаари находились под контролем береговых батарей противника. Пролив Келетинсальми пока еще был вне зоны обстрела, но мог быть легко взят под обстрел с о.Сури Хепосаари, куда противник уже успел просочиться.

4. В Сортавальском проливе Командованием отряда была создана примитивная сухопутная оборона западного побережья за счет команд и вооружения, снятых с катеров "КМ", причем острова Хавуксенсаари и Меркагосаари охранялись всего лишь двумя постами наблюдения /по три бойца с винтовками на каждом посту/. Группа из 16 красноармейцев 198 СД, высаженная на о.Кукасаари, и две 45 мм противотанковых пушки, установленные на западном побережьи пролива, были сняты Командованием дивизии через три дня без всякого уведомления об этом Командования Северного отряда.

Докладывая эту обстановку командиру 19 СК, Командование отряда указывало на необходимость занятия нашими войсками западного побережья Сортавальского пролива и островов Хавуксенсаари и Меркагосаари, с тем, чтобы дать воз-

можность использовать команды и вооружение катеров отряда по своему прямому назначению.

Уже первые боевые действия отряда с достаточной убедительностью показывали, что в обстановке безнаказанного занятия противником шхерного района, при отсутствии помех этому со стороны наших сухопутных частей и авиации, понятие взаимодействия флотилии с армией лишается своего оперативно-тактического смысла. Силы отряда были слишком недостаточны и слабы для самостоятельного решения задачи прикрытия с озера правого фланга армии. Борьба с береговыми батареями и оборона шхерного района были непосильны отряду и приводили лишь к напрасным потерям в личном составе и выводу кораблей из строя. Лучшим средством борьбы с мелкими шлюпками противника, на которых он производил переброску своих войск на острова, являлась авиация. Однако, флотилия не имела достаточных воздушных сил для выполнения этой задачи, а армейская авиация, действовала в этом направлении несистематически и недостаточно.

Все эти соображения Командующий флотилией и Командующий МОЛ иОР докладывали сухопутному командованию /19 СК и 23 армии/, однако последнее почти вовсе не принимало собственных мер по обеспечению своего правого фланга, положившись целиком на силы флотилии без учета возможностей этих сил.

Подобный односторонний взгляд со стороны сухопутного Командования на важнейший, в условиях складывавшейся на театре обстановки, вопрос взаимодействия флотилии и армии, в известной степени об'яснявшийся трудным положением 23 армии с людскими резервами и сложностью положения на фронте, создавал предпосылки к дальнейшей неустойчивости правого фланга армии при ее вынужденном отходе на юг.

Настойчивые просьбы Командования флотилией о принятии мер к обороне шхерного района, обращенные к сухопутному Командованию, дали незначительные результаты, которые, будучи запоздалыми, не смогли выправить создавшееся положение и вырвать инициативу из рук противника на этом участке. За весь период боев под Сортавала со стороны армейского Командования было произведено несколько высадок отдельных частей на острова Хавус, Томханка, Маркатсимансаари и Путсало с ограниченными задачами прочесывания и разведки; вы-

сажившиеся части в большинстве случаев быстро снимались с островов назад.

10.08 противник прорвал оборону 19 СК на участке Липола, Хепле и раз'единил фронт на отдельные группы, выйдя на побережье озера у Лахденпохья и Кирконпуоли.

Обстановка чрезвычайно усложнилась и вскоре северный отряд флотилии, усиленный к этому времени канлодкой "Селемджа", а затем и другими кораблями, приступили к операции по эвакуации озером полуокруженных дивизий 19 СК.

б) Десантная операция против островов Мантинсаари и Лункулансаари /24-27.07.41/.

Почти одновременно с выходом на западное побережье озера противнику удалось выйти и на восточное. К 19.07 его части уже распространились до Сальми и, пользуясь превосходством в силах и отсутствием удобных естественных рубежей обороны у наших войск, продолжали быстро развивать наступление в южном направлении.

Обстановка потребовала от флотилии немедленной поддержки фланга 7 армии, действовавшей на восточном побережьи. Утром 19.07 Заместитель Главнокомандующего Северо-западного направления по морской части адмирал ИСАКОВ отдал устное распоряжение Командующему МОЛиОР о производстве десантной операции против островов Лункулансаари и Мантинсаари, с задачей фланкировать противника и создать угрозу его дальнейшему наступлению на Мансила-Видлицу.

Командование всей операцией возлагалось на Командующего 7 армией, командование морской частью - на Командующего МОЛиОР.

Для проведения операции в подчинение Командующего МОЛиОР были выделены:

а) из состава КБФ: - сторожевой корабль "Пурга" и судно специального назначения "Связист".

б) из состава ЛВФ - канонерские лодки "Бира", "Селемджа" и "Олекма", бронекатеры № № 97 и 98, сторожевые катера типа "МО" № № 205 и 206 и несколько катеров типа "КМ" и "Р".

в) авиагруппа, базировавшаяся на Н.Ладогу, в составе пяти "МБР-2", шести "СБ" и шести "И-15 БИС".

г) 4 морская бригада четырехбатальонного состава под командованием генерал-майора береговой службы НЕНАШЕВА.

Сторожевой корабль "Пурга" предназначался в качестве флагманского корабля, а судно спец.назначения "Связист", имевшее хорошие средства радиосвязи, - для установления надежной связи с Ленинградом. Назначенные в операцию канонерские лодки были наскоро переоборудованы из самоходных грязевых шаланд, купленных перед войной в Германии, и в связи с усложнившейся обстановкой направлены на Ладожское озеро без обстрела материальной части артиллерии, с необученным личным составом и с рядом недоделок в оборудовании.

Авиагруппа перебазировалась в Н.Ладогу 20.07, причем из пяти "МБР-2" два не были вооружены, из шести "СБ" могли действовать лишь четыре, а из шести "И-15 БИС" - только пять.

4 Морская бригада начала формироваться по приказанию адмирала ИСАКОВА 18.07, два батальона должны были быть готовы к 19.07, два другие - к 24.07. Личный состав батальонов /и рядовой, и командный/, набранный из отдельных частей флота и запасников старших возрастов, к боевым действиям на суше подготовлен не был и с боевой техникой вовсе незнаком. Из-за отсутствия в Ленинградском военном порту оружия и снабжения формирование бригады затягивалось. 1 и 2 батальоны прибыли на транспортах из Ленинграда в Шлиссельбург вечером 20.07.

Канлодки и бронекатеры пришли на озеро еще вечером 19.07 и сразу же включились в боевую деятельность флотилии. В первой половине 20.07 "Селемджа" и "Бира" с бронекатерами №№ 97 и 98 вели разведку в районе Мантсинсаарского пролива. "Селемджа" была атакована в южном входе двумя самолетами-бомбардировщиками, осколками бомб были ранены 4 человека. Находившиеся у северного входа в пролив "Бира", бронекатер № 98 и катер "КМ" № 44 были обстреляны с о.Ускалонпя 152 мм батареей на мехтяге, расположенной в районе Киркониеми. "Бира" имела одно прямое попадание в левый фальшборт и потеряла 5 человек убитыми, 12 - тяжело ранеными и 34 - легко ранеными; на катере "КМ" № 44 были тяжело ранены 2 человека. Результаты разведки показали, что противник, занявший Сальми, успел просочиться на прибрежные острова и установить там артиллерию, очевидно ожидая вос-

действия со стороны нашей флотилии; авиация противника проявила ограниченную активность.

Командующий МОЛиОР контр-адмирал ЧЕЛПАНОВ и военком МОЛиОР корпусной комиссар ЛАУХИН с небольшой группой командиров своего штаба[1] вышли из Ленинграда в Шлиссельбург на борту СКР "Пурга" в 00.50 20.07. После приемки топлива в Шлиссельбурге "Пурга" в 21.35 тех же суток направилась в Андрусову бухту, имея задачей установить связь с представителями 7 армии по вопросам предстоящей операции. "Связист" прибыл в Ладожское озеро вместе с "Пургой".

Придя в 4.53 21.07 в Андрусову бухту и не найдя там представителей армии, командующий МОЛиОР пошел в Видлицу. Здесь он в 8.35 встретился с командующим флотилией контр-адмиралом ТРАЙНИНЫМ, который накануне поддерживал огнем канлодок "Олекма" и "Селемджа" фланг армии у Сальми. Командующему флотилией было сообщено о намеченной десантной операции, одновременно было послано приказание командиру 4 Морской бригады сосредоточить транспорты с 1 батальоном в Видлице.

Повторная попытка связаться с командованием 7 армии из Видлицы результатов не дала. Удалось лишь войти в связь с частями 3 Морской бригады, которая, действуя на этом участке фронта, также не имела связи с армией. Обстановка на фронте была неустойчивой и напряженной, наши части откатывались на юг и линия боев приближалась вплотную к Пограничным Кондушам.

С 14.01 до 20.03 Командующий МОЛиОР на "Пурге" выходил в район островов Мантинсаари и Лункулансаари с целью разведки подходов и выявления удобных мест для высадки десанта. "Пурга" в светлое время суток около трех часов находилась непосредственно близ побережья, подходя к островам на 10-20 кабельтовых, - а также производила осмотр о.Парго стопоря машины и спуская шлюпку. Однако, противник на этот раз не только не оказал никаких помех, но и вообще не выявил себя. Возможно, это делалось им умышленно.

В тот же день вечером канлодки "Олекма" и "Селемджа" выходили для обстрела побережья в районе Сальми, а катера

1) В эту группу вошли: пом.командующего МОЛиОР по сух.обороне генерал-майор бер.службы ПАВЛОВ, флагштурман - инж-капитан 1 ранга РЫБАЛТОВСКИЙ, флагсвязист инж.капитан 2 ранга АРХИПОВ и командир-оператор капитан-лейтенант ШАВЦОВ.

МО" №№ 205 и 206 были выставлены в дозор между островами Мантсинсаари и Лункулансаари.

В 5.40 22.07 Командующий МОЛиОР получил радиограмму адмирала ИСАКОВА с приказанием высадить на о.Лункулансаари лишь один батальон, остальные же держать в готовности на транспортах в Андрусовой бухте или в Видлице до особого распоряжения.

В 9.20, не получая донесения о выходе транспортов с десантом из Шлиссельбурга, Командующий МОЛиОР вышел на "Пурге" в Сартанлахти, чтобы оттуда связаться по телефону с Шлиссельбургом и дать соответствующие распоряжения транспортам и командиру авиагруппы в Новую Ладогу. Перед уходом в Сартанлахти он приказал командующему флотилией контр-адмиралу ТРАЙНИНУ:

1. Установить круглосуточный дозор катеров "МО" на параллели о.Харьюсаари для наблюдения за проливом между островами Мантсинсаари, Куронакс и Лункулансаари.

2. Произвести ночную разведку мест высадок на о. Лункулансаари в заливе Сика-лахти, бухте к югу от д.Хойватта и в районе Хийва, а также переправы на материк у Перямаа.

3. Разработать операцию по занятию о.Лункулансаари.[1]

Обратно в Видлицу контр-адмирал ЧЕЛПАНОВ возвратился около 21.00. В боевом донесении, отправленном самолетом адмиралу ИСАКОВУ, он докладывал, что намерен произвести высадку десанта утром 24.07, что противник занял Пограничные Кондуши и прорвался к Большие Горы /15 км.севернее Видлицы/, продолжая двигаться на юг, что 3 Морская бригада испытывает сильный нажим противника, потеряв связь с правым соседом, и командир бригады просит содействовать огнем и людьми. Контр-адмирал ЧЕЛПАНОВ просил от адмирала ИСАКОВА указаний, остается ли в силе прежняя задача /высадка десанта на о.Лункулансаари/, или надлежит переключиться на поддержку 3 Морской бригады.

Вслед за этим, в 22.45 контр-адмирал ЧЕЛПАНОВ вновь вышел со своим штабом на "Пурге" навстречу транспортам "Республика", "Совет" и "Щорс", вышедшим из Шлиссельбурга в Видлицу с 1 батальоном 4 Морской бригады, с тем, чтобы на-

1) Дело № 464, л.151.

править их ввиду изменившейся обстановки на фронте не в Видлицу, а в Андрусову бухту. Транспорты с тремя катерами "КМ" на буксире были встречены ночью в озере и в 5.44 23.07 вместе с "Пургой" прибыли в Андрусову бухту.

В ночь с 22 на 23.07 была произведена разведка о.Лункулансаари двумя отделениями краснофлотцев, высаживавшихся на катерах. Первое отделение высадилось в бухте к югу от Хойватта, дошло до дамбы у Перямаа и возвратилось обратно, никого не обнаружив. Второе отделение, высаживавшееся на мысе юго-западнее Хийва, не возвратилось, хотя катер ожидал его у берега сверх положенного времени. Третье отделение высаживалось на о.Мантсинсаари в районе д.Кюмпяйнен и противника не обнаружило. Данные разведки привели Командующего МОЛиОР к выводу, что южная оконечность о.Лункулансаари занята незначительными силами противника.

Воздушная разведка, произведенная вечером 22.07 пятью "СБ" и тремя "И-15"БИС" с аэродрома Н.Ладога, войск противника на островах Мантсинсаари и Лункулансаари не обнаружила. Одновременно самолеты бомбили переправу у Перимаа, наблюдая взрыв моста, и дорогу Мийнала-Сальми, где были обстреляны зенитной артиллерией.[1)]

23.07 с 14.00 до 16.00 в Видлице на "Связисте" под руководством Командующего МОЛиОР был составлен план операции по предварительным наметкам штаба флотилии, разработанным во исполнение ранее данных указаний.

План сводился к следующему:

Высадка производится тремя группами с 3.00 24.07.

1 группа /1 рота и взвод пульроты/ высаживается в районе бухты Сика-лахти с транспорта "Совет" при поддержке канлодки "Бира" и катера "МО" № 205. Высадочные средства: катеры "Р" № 34 и "КМ" № 26 и две шлюпки канлодки "Бира".

2 группа /2 рота, взвод пульроты и Командование батальона/ - в районе южнее Хойватта с транспорта "Республика" при поддержке канлодки "Олекма" и катера "МО" № 206.

Высадочные средства: катера "Р" № 44 и "КМ" №№ 21 и 23 и две шлюпки канлодки "Олекма".

3 группа /3 рота и взвод пульроты/ - в районе д.Хийва

1) Это боевое донесение было получено Командующим МОЛиОР через сутки, поздно вечером 23.07 перед выходом в десантную операцию /дело № 464, листы 169 и 218/.

с транспорта "Щорс" при поддержке канлодки "Селемджа" и бронекатера № 98. Высадочные средства: катера "КМ" № № 11 и 24 и две шлюпки канлодки "Селемджа".

Первые броски /по стрелковому взводу со станковыми пулеметами/ производятся с катеров " КМ", которые идут на буксире у транспортов из Андрусовой бухты. Канлодки, бронекатер № 98 и два катера "МО" № № 205 и 206 присоединяются к "Пурге" и транспортам на параллели Видлица.

Авиагруппа ставилась задача: с 4.00 до 6.00 24.07 прикрыть высадку от атак с воздуха, к 4.00 иметь в воздухе три "МБР-2" для бомбоудара по обнаруживающим себя батареям и подходящим с материка резервам противника, а к 5.00 иметь в готовности для этой цели три "СБ". Остров Лункулансаари бомбить запрещалось.

В качестве запасных мест высадки намечались: для первой группы - пляж оз.Хойватан-Лампи, для второй-побережье у Куйкка-Лампи и для третьей-мыс Хийва.

По возвращении в Андрусову бухту, в 18.00 Командующий МОЛИОР вызвал на "Пургу" командира 1 батальона, командиров рот, командира взвода связи и командиров транспортов, об'явил им устный боевой приказ и дал указания по плану высадки десанта.

В 18.40 контр-адмирал ЧЕЛПАНОВ получил радиограмму № 1350 от адмирала ИСАКОВА с подтверждением приказания выполнять задачу по занятию о.Лункулансаари. В 20.21 колонна транспортов с десантом, во главе с "Пургой", снялась с якоря и вышла из Андрусовой бухты в район операции, рассчитывая совершить переход скрытно от противника. Около 21.00 в 10 милях от Андрусовой бухты к десантному отряду присоединились канлодки "Олекма" /флаг контр-адмирала ТРАЙНИНА/, "Бира" и "Селемджа" с катерами "МО" № № 205 и 206 и бронекатером № 98, шедшие от Пограничных Кондушей, где они поддерживали фланг войсковой группы генерал-лейтенанта ЦВЕТАЕВА.

Вследствие условий погоды /туман, дымка, ограниченная видимость/ и ошибки в счислении, усугубленных плохим знанием театра, отряд в назначенную точку развертывания во время не вышел, оказавшись к рассвету в районе о.Лагей, который удалось опознать с трудом при помощи спуска

Десантная операция против острова Лункулонсаари 24-25.07.41 г.



Копир. Соловкина

Копия снята 6 экз. с дела И.О № 546 стр. 18

Инв. № 17108
Секретная библиотека

31

Десантная операция против острова Лункулансаари 24-25.07.41 г.



шлюпки и опроса местных жителей. После этого отряд направился к точке развертывания, откуда и был дан сигнал о развертывании в 6.55 /с запозданием на 4 часа/.

За 5 минут до подачи сигнала Командующий МОЛиОР получил радиограмму № 0231 за подписями Комкора 19 и Командарма 23, в которой флотилии ставилась задача прикрыть фланг 168 СД огнем канлодок, патрулированием сторожевых катеров и наблюдением за действиями воздушных сил. Эта радиограмма была впоследствии отменена распоряжением адмирала ИСАКОВА.

С 8.15 до 8.45 происходила высадка первых бросков на всех участках. Высадка 1 роты окончилась без помех к 10.30 Высадка же 2 и 3 рот была встречена огнем береговой батареи противника, расположенной на южной оконечности о.Лункулансаари, и ружейно-пулеметным огнем. Поддерживая высадку, канлодки "Олекма" и "Селемджа" вели ответный огонь по орудийным вспышкам с берега.

При подходе к южному участку был взорван прямым попаданием снаряда катер "КМ" № 11 /загорелся бензин/, часть находившегося на нем десанта добралась до берега вплавь. Канлодка "Олекма", сблизившись с берегом до 11 кабельтовых, имела попадание снаряда в шлюпбалку. При этом были убиты 4 и ранено 11 человек /в числе легко раненых контр-адмирал ТРАЙНИН/.

Около 12.00 высадка закончилась, причем последний бросок с транспорта "Республика" распоряжением Командующего МОЛиОР был направлен в район высадки 1 роты. Во время высадки десанта авиагруппа несла периодический барраж звеньями истребителей и бомбила районы материка, прилегающие к о.Лункулансаари.

Высадившиеся роты начали наступление: 1-я в направлении Куролахти, Ховинкюля, переправа Перямаа, 2-я - в направлении Варпанен и 3-я - на Хийва. В 11.16 на берег убыл делегат штаба для связи с десантом, который установил, что в 12.10 1 рота вышла к Куролахти, наступая на Ховинкюля. Связь с командиром батальона и 2 ротой делегат установить не смог, будучи обстрелян на берегу "Кукушками".

Впоследствии выяснилось, что 1 рота вышла к переправе у Перямаа, 2-я вышла с боем в район Варпанен, имея в своем тылу просочившиеся группы противника, и 3-я вела огневой бой на подступах к Хийва.

Около 14.00 по переправам, наведенным через пролив Перимаан-салми, противник подбросил резервы, танкетки и бронемашины, начав теснить 1 и 2 роты к берегу в район к юго-западу от Хойватта.

За вторую половину суток связи с десантом по радио установить не удалось. Как выяснилось впоследствии, командир батальона был ранен на высадке и части батальона, прижатые противником к берегу и лишенные управления, продолжали до вечера 24.07 отражать атаки.

Оценив сложившуюся обстановку, Командующий ЛОНИОР решил возможно скорее и наиболее организованно ввести в бой 2 батальон 4 Морской бригады, находившейся в то время в Шлиссельбурге. С этой целью он, разрешив контр-адмиралу ТРАЙНИНУ отбыть вместе с ранеными в Шлиссельбург на "Связисте", решил сам отправиться в Сартанлахти для организации перехода транспортов со 2 батальоном и высадки его на о. Лункулансаари.

Приказав Начальнику штаба флотилии капитану 1 ранга БОГОЛЕПОВУ обеспечивать действия на берегу, эвакуировать ночью раненых с острова на транспорте "Совет" в Шлиссельбург, отправить транспорта "Республика" и "Форс" с высадочными средствами на Валаам за топливом и продовольствием и установить связь с группой генерал-лейтенанта ЦВЕТАЕВА - Командующий ЛОНИОР вышел в 19.40 24.07 на катере "МО" № 262 в Сартанлахти; в это же время "Пурга" была отпущена в Шлиссельбург для пополнения топлива.

Остаток суток 1 батальон продолжал сдерживать натиск противника в юго-западной части острова, канлодки и катера дважды подвергались атакам самолетов "Ю-88" и понесли мелкие повреждения.

В течение вечера 24.07 и ночи на 25.07 капитан 1 ранга БОГОЛЕПОВ высылал к берегу для связи с батальоном бронекатер № 98 и катер "МО" № 205, но командир батальона находился в глубине острова, а радиосвязь с ним по неопытности радистов наладить не удалось.

В 1.30 25.07 для личной связи с командиром батальона на берег был послан пом.командира канлодки "Олекма" старший лейтенант ГАЛКИН, но он с берега не возвратился.

С утра 25.07 капитан 1 ранга БОГОЛЕПОВ начал получать сведения о тяжелом положении десанта. Противник продолжал

теснить наши части, командный состав был почти весь выведен из строя, значительные потери имелись и среди бойцов, нехватало боезапаса.

Канлодки "Олекма" и "Бира" пошли к острову, но ранее 11.00 огня открыть не смогли - стоял туман.[1] К местам высадок были посланы с боезапасом и продовольствием БКА № 98, катер "КМ" № 24 и катер "МО" № 205. К этому времени уже начался беспорядочный отход с острова, люди бросались в воду и плыли к кораблям. Обо всем этом было немедленно донесено Командующему МОЛиОР, продолжавшему находиться в Сартанлахти.

Около 11.00 канлодки открыли огонь по берегу, батарея у Хийва начала отвечать и в 11.35 добилась прямого попадания в котельное отделение "Олекмы". Канлодка вышла из строя и на буксире у транспорта "Совет" была отправлена в Шлиссельбург. Штаб флотилии перешел на "Биру".

БКА № 98, стоявший у берега, также попал под обстрел батареи, получил прямое попадание, загорелся и затонул. Из команды спаслось лишь 3 человека во главе с командиром.

Командующий МОЛиОР, получив донесение о положении на острове, приказал командиру авиагруппы выслать авиацию для уничтожения батарей и танков противника, а капитану 1 ранга БОГОЛЕПОВУ - всеми силами поддерживать десант. Одновременно он доложил обстановку по телефону в Ленинград адмиралу ИСАКОВУ, который информировал контр-адмирала ЧЕЛПАНОВА об отходе группы генерал-лейтенанта ЦВЕТАЕВА к югу от Видлицы и, подтвердив необходимость выполнения поставленной задачи до конца, приказал высадить десант на о.Мантсинсаари, который по имеющимся данным был занят незначительными силами противника.

Несмотря на все попытки поддержать 1 батальон действиями авиации и канлодок, успевший усилиться за ночь противник во второй половине 25.07 сбил остатки десанта и овладел островом. Из всего состава батальона /719 чел./ корабли подобрали у берега, по неточным данным, лишь 109 чел., из них 50 раненых.

1) "Селемджа" в это время поддерживала фланг группы генерал-лейтенанта ЦВЕТАЕВА у р.Тулокса.

Обстановка, сложившаяся к началу выполнения десантной операции против о.Мантсинсаари, характеризовалась следующими данными. В то время, как 1 батальон в течение 24 и 25.07 упорно сдерживал натиск противника на о.Лункулансаари, 2 батальон той же бригады задерживался с отправкой из Шлиссельбурга и только к 15.10 25.07 прибыл на транспортах в район сосредоточения к о.Коневец. 3 батальон должен был выйти вечером 26.07. На восточном побережьи озера группа генерал-лейтенанта ЦВЕТАЕВА отошла на юг от Видлицы и вела бой вдоль р.Тулокса. На западном побережье у Сортавала 168 СД удерживала рубеж обороны при поддержке северного отряда флотилии.

Командующий МОЛиОР решил высадить 2 батальон на о. Мантинсаари на рассвете 26.07. В 17.10 25.07 он собрал в Сортанлахти командование батальона и рот и комендантов транспортов, об'явил устный боевой приказ и план высадки.

Высадка намечалась на двух участках:

1 и 2 рота с командованием батальона, двумя взводами стрелковых пулеметов и четырьмя 45 мм пушками - в зал.Лонкайн-лахти с ТР ТР "Щорс" и "Чапаев" при поддержке КЛ КЛ "Олекма" и "Бира", БКА № 98 и катера "МО" № 205; высадочные средства - катера "КМ" № № 21, 23 и 26, "Р" № 34 и три барказа.

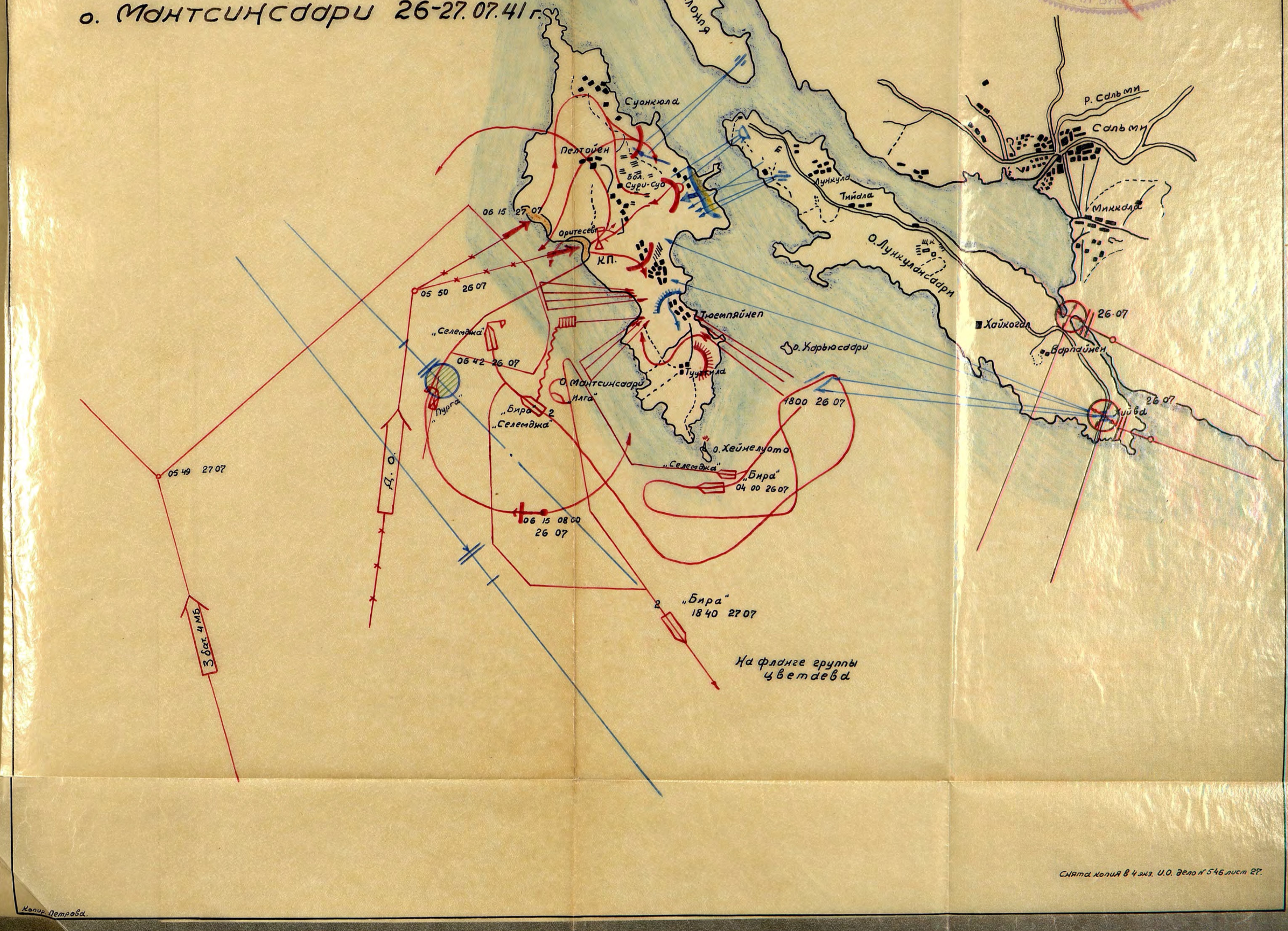
3 рота со взводом станковых пулеметов и двумя 45 мм пушками - в зал.Руоко-лахти с ТР "Ипа" при поддержке СКР "Пурга", КЛ "Селемджа" и катера "МО" № 206; высадочные средства - катер "Р" № 44 и два полубарказа.

Первые броски должны были находиться на высадочных средствам, буксируемых транспортами. Особое внимание командиров десантных частей обращалось на организацию обороны дамбы у Сауккосенкюля, вдающейся в Мантсинсаарский пролив по направлению к побережью о.Куронакс на 5 кабельтовых и не доходящей до этого побережья всего на 4 кабельтова /там существовала паромная переправа/.

Встреча с канлодками и другими силами поддержки назначалась на 22.00 25.07 в 20 милях на норд-ост от Сортанлахти.[1)] Ввиду задержки с посадкой десанта и наличия тума-

1) План составлялся до получения донесения о выходе из строя КЛ "Олекма" и гибели БКА № 98. Это донесение было получено "Пургой" лишь в 22.00 25.07, в момент выхода десантного отряда к о.Мантсинсаари.

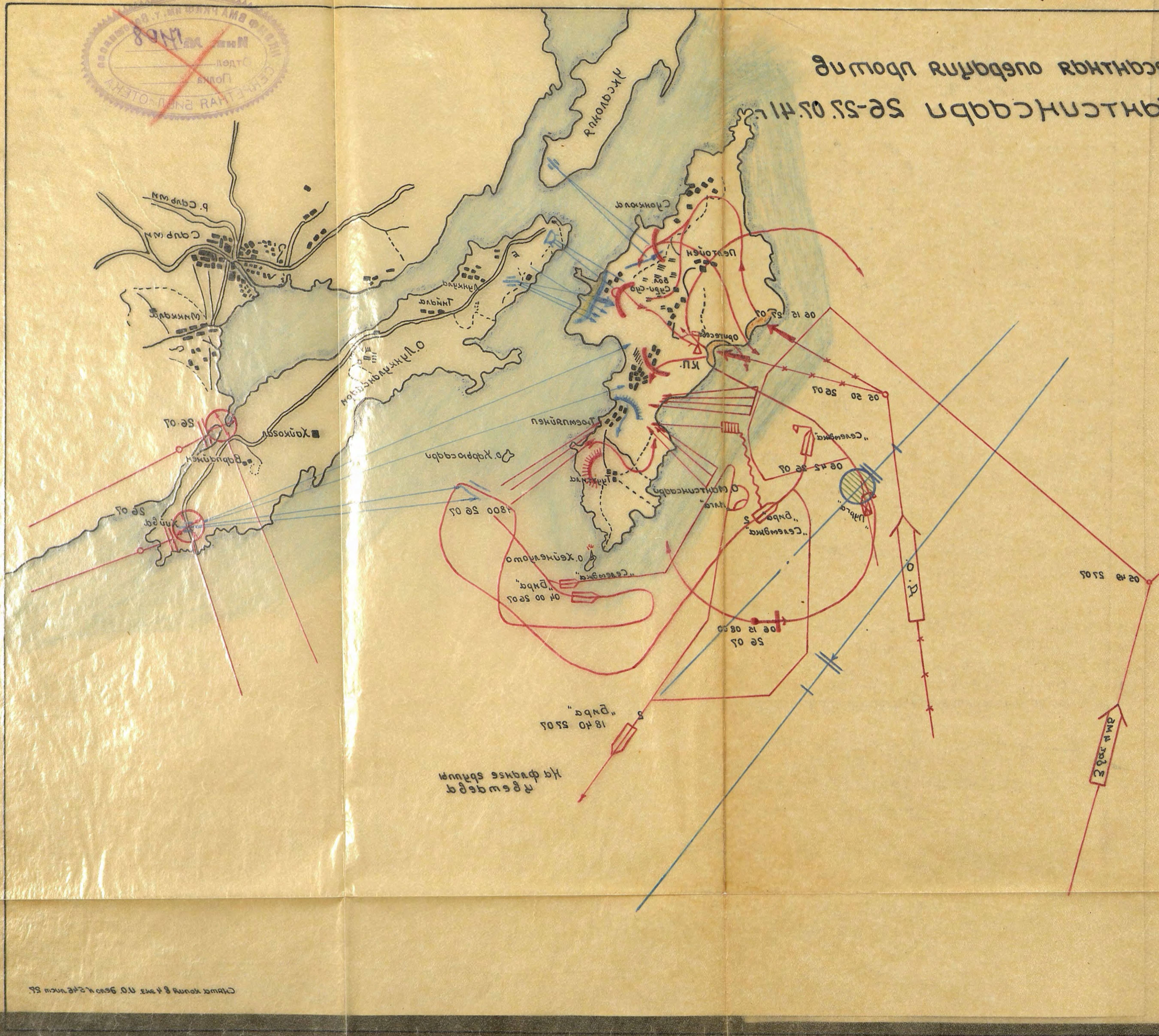
Десантная операция против о. Мантсинсаари 26-27.07.41 г.



Снята копия в 4 экз. И.О. дело № 546 лист 27.

Копир. Петрова.

Инв. № 1408
Отдел
Полка
Секретная библиотека



Инв. № 1498

на
"Ча
нев
зом
сос

жен
Над
тов
рад
5.С
при

от
"Се
"Би

дл
ра
ок

ли
Се
и Т
ти
бер
воз
МО
ла
гу
ем
пра
вер
а т
ко
ка

не
ви

1)

на отряд в составе СКР "Пурга" и ТР ТР "Илга", "Эрзо" и "Чапаев" с высадочными средствами на буксире вышел от о.Коневец в район операции только в 22.00 25.07 и, таким образом, встреча с канлодками в назначенной точке рандеву не состоялась.

В 4.20 отряд подошел к о.Мантсинсаари, будучи обнаружен самолетом противника, выпустившим четыре белых ракеты. Над озером стоял туман, видимость доходила до 15-20 кабельтовых, канлодок видно не было. Попытки связаться с ними по радио и установить их место не дали результатов. Около 5.00 Командующий МОЛиОР принял решение высаживать десант при огневой поддержке одного лишь СКР "Пурга".

Бой за высадку без поддержки!

Как выяснилось впоследствии, при возвращении канлодок от назначенной точки рандеву с отрядом к о.Мантсинсаари, "Селемджа" около 4.00 села на мель к зюйду от Хейнялуото и "Бира" осталась снимать ее с мели.[1)]

В 5.50 контр-адмирал ЧЕЛПАНОВ дал сигнал развертывания для высадки и вслед за этим вызвал авиацию для несения баража. Из-за тумана действия авиации начались лишь только около 11.00

Высадка продолжалась с 6.15 до 7.40. 1 и 2 роты высадились без всяких помех и начали продвижение в направлении Селойла и Сауккосенкюля. 3 рота, наступавшая на Тюемпяйнен и Тууттила, сразу же вступила в бой с мелкими частями противника, отходившими в южную часть острова. Посланный на берег в качестве делегата связи капитан-лейтенант ШАВЦОВ по возвращении в 12.56 на СКР "Пурга" доложил Командующему МОЛиОР, что положение батальона устойчивое, что 1 рота вышла на зап.окраину Пелтойнен, 2 рота находится на вост.берегу болота Сури-суо, а 3 рота достигла западной окраины Тюемпяйнен и опушки леса северо-западнее Тууттила, ведя на правом фланге бой с противником. Командир батальона, развернувший свой КП в Оритсельки, радиосвязи с ротами не имел а телефонная связь наведена не была, несмотря на достаточное количество проводов. В местах высадок было много беспорядка и беспечности.

Командующий МОЛиОР, признав что положение на острове не внушает особых опасений и действия десантных частей развиваются нормально, в 13.41 пошел на "Пурге" в Андрусову

1) "Селемджа" была снята с мели лишь около 14.00 26.07.

бухту ускорить отправку оттуда баржи с продовольствием для высаженного десанта.

Незадолго до этого, в 12.34 военком МОЛиОР корпусный комиссар ЛАУХИН также оставил район операции, вылетев на самолете "МБР-2" в Шлиссельбург с целью ускорить отправку 3 батальона.

Перед своим уходом Командующий МОЛиОР приказал капитану 1 ранга БОГОЛЕПОВУ выслать на остров делегата связи, поддержать десант огнем КЛ "Бира"[1] и доносить об обстановке каждые 6 часов.

В Андрусовой бухте баржи с продовольствием не оказалось и контр-адмирал ЧЕЛПАНОВ пошел в Сартанлахти, чтобы оттуда проверить состояние с выходом 3 батальона. На переходе он получил радиограмму о готовности 3 батальона к выходу и приходе в Шлиссельбург трех новых канлодок "Нора", "Лахта" и "Бурея". Командующий МОЛиОР дал ответное приказание транспортам с батальоном следовать в точку рандеву в 15 милях на зюйд-вест от о.Мантсинсаари, канлодкам "Нора" и "Лахта" итти в распоряжение капитана 1 ранга БОГОЛЕПОВА, а КЛ "Бурея" - в Сартанлахти.

По приходе в Сартанлахти контр-адмирал ЧЕЛПАНОВ подтвердил по телефону отданное транспортам приказание и дождался ответа, что 3 батальон вышел из Шлиссельбурга в 23.00.

В 2.00 27.07 "Пурга" вышла из Сартанлахти, встретила транспорты в назначенной точке рандеву в 5.49 и вместе с ними пошла к о.Мантсинсаари.

Между тем, обстановка на острове для контр-адмирала ЧЕЛПАНОВА оставалась неясной, т.к. никаких донесений от капитана 1 ранга БОГОЛЕПОВА не поступало, несмотря на трижды сделанный запрос.

Впоследствии выяснилось, что капитан 1 ранга БОГОЛЕПОВ и сам не знал этой обстановки, ибо рация штаба высаженного батальона работала на неверной волне, а посланный на берег делегатом связи флагманский артиллерист штаба флотилии капитан 3 ранга ФЕДОСОВ около 23.00 26.07 при возвращении с берега на катере сел на мель.

Только в 7.30 27.07 рация КЛ "Бира" случайно настроилась на волну рации штаба батальона и приняла донесение ко-

1) "Селемджа" еще стояла на мели.

мандира об отходе десанта с острова и просьбу о поддержке. Густой туман в районе операции, начавшийся с 19.00 делал стрельбу канлодок невозможной. Около 9.00 КЛ КЛ "Селемджа", "Бира" и ТР "Ижга" приняли с плотов, плывших от берега, 130 бойцов во главе с командованием батальона.

Донесение об отходе батальона с острова было получено контр-адмиралом ЧЕЛПАНОВЫМ на СКР "Пурга" только в 10.57 через рацию Сартанлахти. Контр-адмирал ЧЕЛПАНОВ отпустил транспорта с 3 батальоном на о.Валаам, а сам продолжал движение в район операции, куда прибыл в 14.30.

Из доклада командования 2 батальоном выяснилось, что противник ночью перебросил с о.Куролакс на о.Мантсинсаари новые силы, перешедшие при поддержке артиллерии и минометов в наступление на участке 2 роты. Одновременно усилился нажим и на 3 роту. Командир батальона не принял мер к поддержке рот огнем находившихся в его распоряжении четырех 45 мм пушек, которые не сделали ни одного выстрела за всю операцию.

К 6.00 27.07 2 рота не выдержала натиска противника и начала отход, поставив под угрозу обхода остальные роты. Командир батальона потерял управление ротами, не имел связи с кораблями и не мог пользоваться их поддержкой. Вместо того, чтобы привести десант в порядок и пытаться организовать оборону на новом рубеже, он разрешил бойцам вязать плоты, используя для этого телефонный провод и покидать на этих плотах остров.

Отдав распоряжение об организованном снятии с острова остатков батальона и разрешив отправить одну из канлодок для огневой поддержки фланга группы генерал-лейтенанта ЦВЕТАЕВА, Командующий МОЛиОР в 16.32 вышел снова на "Пурге" к транспортам, ушедшим с 3 батальоном на о.Валаам, и вместе с ними прибыл к месту назначения в 20.08 27.07.

С 19.08 до 19.40 КЛ "Селемджа" вела обстрел побережья о.Мантсинсаари в районе зал.Руоко-лахти, прикрывая отход остатков десанта, а утром 28.07, оставив у острова катер "МО" на случай оказания помощи людям, могущим оказаться на воде, ушла с капитаном 1 ранга БОГОЛЕПОВЫМ в Сартанлахти, выполняя приказание Командующего МОЛиОР.

В течение ночи с 27 на 28.07 и утра 28.07 кораблями в районе о.Мантсинсаари было подобрано с воды еще около 460 человек.

за время операции у островов из судового состава погибли БКА № 98 со всем личным составом, кроме 3 человек, и катер "КМ" № 11 также со всем личным составом, за исключением одного краснофлотца. КЛ "Онекма" получила повреждения, заставившие ее встать на ремонт до 30.07 и потеряла 4 чел. убитыми и 11 ранеными. КЛ "Селемджа" имела 1 убитого, 7 раненых и 4 пропавших без вести.

Состояние 1 и 2 батальонов до и после высадки десанта характеризуется следующей таблицей:

Наименование части	Численность до операции	Убито и пропало без вести	Подобрано	
			Раненых	Здоровых
1 батальон	719	610 /84%/	50 / 6% /	59 /10%/
2 батальон	736	148 /20%/	40 /5,5%/	548 /74,5%/
ВСЕГО:..	1455	758 /52%/	90 / 6%/	607 /42%/

Операция по занятию островов Лункулансаари и Мантсинсаари окончилась неудачей. Анализ хода операции приводит к следующим выводам:

1. Выбор направления для высадки десанта был правилен, несмотря на то, что в это время противник уже углубился от Салмы к Видлице. Захват островов Лункулансаари и Мантсинсаари позволял держать основную дорогу вдоль побережья под артиллерийским огнем и создавал возможность удара в тыл противника. Все это сильно стеснило бы действия противника и заставило бы его оттянуть часть сил с фронта.

2. Выбор сил /по одному батальону на остров и один батальон в резерве/ был вполне достаточен для захвата островов, учитывая данные предварительной разведки и фактически оказавшиеся силы противника, а также - поддержку огнем канлодок и действиями авиации.

3. Основными причинами неудачи обоих десантных операций явились грубые ошибки командования и позорное поведение части командного и политического состава /2 батальон/, не сумевшего организовать удержание островов после их фактического занятия.

4. Задача высадки десанта в интересах 7 армии решалась изолированно от действий самой армии. Взаимодействие с армейским командованием, которое по плану должно было руководить операцией, установить не удалось и, фактически, армейское командование осталось в стороне от операции.

5. В ходе операции ярко выявился момент неорганизованности, связанной с двойственным подчинением флотилии: прямым - Командующему МОЛиОР и оперативным Комкору 19. Это обстоятельство привело к тому, что в разгар операции против о.Лункулансаари Командарм 23 и Комкор 19, не поставленные в известность о действиях флотилии, законно потребовали от нее оказать немедленное содействие флангу армии на западном побережьи озера, т.к. оперативное подчинение флотилии 19 СК оставалось в силе.

6. Не было четкости в организации Командования операцией.

Командующий МОЛиОР со своим походным штабом явился излишней надстройкой в структуре организации командования. Более целесообразно и логично было бы возложить руководство операцией на командующего флотилией. Фактически, такое положение привело к отсутствию должного единства командования: параллельно действовали и Командующий МОЛиОР и начальник Штаба флотилии, причем большая доля непосредственного руководства боевыми действиями легла на последнего.

7. Несмотря на то, что подготовительный этап операции из-за неготовности батальонов 4 Морской бригады растянулся на целых пять суток /с утра 19.07 до утра 24.07/, план операции был составлен наспех, в самый последний момент и предусматривал, в основном, лишь технику и обеспечение высадки, вовсе не касаясь центра тяжести операции - решения задачи на берегу. Кроме того, составление плана было в значительной степени передоверено штабу флотилии, а сама документация страдала неотработанностью.[1)]

1) Планы высадок 24 и 26.07, а также указания на высадку 24.07 почему то оформлены задним числом, 29.07 /см.дело 464, листы 141,142 и 183/.

8. Неоднократные, принявшие характер системы, оставления Командующим МОЛиОР района высадки десанта в наиболее ответственные и напряженные периоды операции с целью разрешения "на-ходу" не отработанных заранее вопросов организационного характера /проверка готовности батальонов, встреча транспортов и их конвоирование, проверка наличия баржи с продовольствием в Андрусовой бухте, телефонные переговоры из Сортанлахти и т.д./, свидетельствуют о том, что вопросы боевого управления операцией стояли на крайне низком, примитивном уровне.

Из общей продолжительности непосредственного хода боевых действий у островов, выраженной 94-мя часами, Командующий МОЛиОР отсутствовал в районе высадок в общей сложности около 70 часов, т.е. 74% по времени.

Естественно, в таких условиях последовательность и непрерывность управления на всех этапах операции терялась, постоянное личное наблюдение за ходом событий и быстрое реагирование на изменения обстановки со стороны Командующего МОЛиОР делались невозможными, события пускались на самотек и руководство ими обезличивалось.

9. Командование МОЛиОР, зная слабую сколоченность десанта и то, что первая высадка решает успех захвата островов, не только не потребовало от командира 4 морской бригады руководства действиями на месте, но разрешило ему остаться в Шлиссельбурге, тем самым предоставив батальоны в районе операции самим себе.

10. Командование МОЛиОР, не зная хорошо обстановку на месте, получив донесение об отходе десанта с о.Мантсинсаари, сразу же отказалось от попытки восстановить положение на острове 3 батальоном и направило этот батальон на о.Валаам. Между тем, высадка 3 батальона, бесспорно, помогла бы закрепить остров за нами и создала бы перелом в ходе всей операции.

11. Особенно больным местом в ходе всей операции явился вопрос связи. Связь в операции была настолько плохой и неорганизованной, что сводила на-нет основные требования, пред'являемые к боевому управлению: гибкость, четкость и быстроту. Наиболее показательными фактами в этом отношении являются: безрезультатность всех попыток установить связь с 7 армией, отсутствие радио-связи кораблей поддержки с выса-

женным десантом, десантных частей между собой, непосредственной связи командования операцией с транспортными средствами и формируемыми батальонами, отсутствие дублирования средств связи и т.д.

Неоднократные же выходы командующего МОЛиОР в Сартанлахти специально с тем, чтобы оттуда открыто по телефону давать оперативные распоряжения в Шлиссельбург и доносить о ходе операции в Ленинград весьма характерны не только в смысле иллюстрации состояния вопросов боевого управления и связи но и в смысле самого подхода к вопросам скрытности и секретности боевого управления.

12. В операции отсутствовал элемент внезапности. Подготовка, развертывание и само выполнение операции сильно растянулись по времени, позволили противнику подтянуть силы и бить десант по частям. Непрерывности воздействия на противника и удержания инициативы в своих руках в этих условиях достигнуть не удалось.

13. Десантные части, высаженные на острова, не приняли никаких мер к прочному удержанию за собой переправ, по которым противнику удалось подтянуть за ночь живую силу и технику.

Между тем, основной предпосылкой для тактического успеха действий на берегу являлся именно вопрос захвата этих переправ.

14. Недостаточное количество приданной в операцию авиацией не позволило организовать с воздуха надлежащую поддержку выполнения десантом своих задач. Действия авиации оказались растянутыми по времени и не массированными.

15. Вопрос артиллерийской поддержки десанта кораблями флотилии был недостаточно организован и отработан.

Отсутствовала какая либо система вызова огня, целеуказаний и корректировки, не было соответствующего ТУС и т.д. Огонь по берегу велся "на-глазок", по вспышкам выстрелов противника и по площадям.

16. Влияние метеорологических условий /туман, плохая видимость/, необеспеченность операции в навигационном отношении и недостаточное знание театра значительно отразились на четкости хода операции: опоздание с выходом в точку развертывания 24.07, посадка на мель КЛ "Селемджа" и катера с делегатом связи и т.д.

17. Наспех сформированные батальоны были не достаточно подготовлены к решению задач на берегу. Личный состав не знал своей техники и оружия, а у командного состава в подавляющем большинстве отсутствовал опыт руководства боевыми действиями на суше. Однако, несмотря на свою неподготовленность, личный состав десанта /особенно, 1 батальон/ проявили огромное упорство и стойкость в бою с превосходящими силами противника.

18. Противник оказывал помехи только непосредственно в районе высадки десанта, авиация противника почти не пыталась противодействовать выполнению операции. В противном случае, потери в личном составе десанта и в кораблях могли бы быть более тяжелыми.

в) Поддержка флангов армии и оборонительные мероприятия на театре - занятие островов Валаамского архипелага и о. Коневец гарнизонами, развертывание строительства береговых батарей.

29.07 командующий Северным фронтом в своей директиве командующему МОЛиОР указал:

1. отвести 4 морскую бригаду на о.Валаам, где готовить ее к десантным операциям,

2. Продолжать оказывать огневое содействие флангу частей г-л ЦВЕТАЕВА и 19 СК,

3. действиями канлодок и авиации уничтожать живую силу и средства обороны противника на островах и побережье,

4. выявить наиболее удобные места для высадки десанта на участке побережья от Видлицы до Сортавала.

В развитие этой директивы командующий МОЛиОР дал следующие указания командующему флотилией:

1. основной задачей на данном этапе считать поддержку группы г-л ЦВЕТАЕВА и 19 СК, осуществляя содействие только кораблями, не привлекая 4 морской бригады,

2. второй задачей является продолжение беспокоющих действий против островов Мантинсаари и Лункулансаари, держа противника в постоянном напряжении,

3. форсировать боевую подготовку 4 морской бригады,

4. подготовить к перевозкам и высадкам десантов отряд транспортов.

Дополнительно предписывалось организовать оборону о. Валаам против морского и воздушного десантов, выбрать и подготовить базирование для флотилии на восточном берегу озера и разработать план переноса оперативной базы из Сартанлахти в другое место, если на то последует указание.

Наконец, 7.08 командующий флотилией получил непосредственно на свое имя директиву за подписями Главнокомандующего Северо-западного направления маршала Советского Союза тов.ВОРОШИЛОВА и Члена Военного Совета секретаря ЦК ВКП/б/ тов.ЖДАНОВА.

Директива эта в качестве важнейшей задачи возлагала на флотилию "обеспечение полного господства наших сил над всем Ладожским озером" и предписывала с этой целью:

1/ очистить озеро от всех катеров и других плавучих средств, которые противник успел за последние дни подбросить, и наносить впредь систематические удары по пунктам возможностей выгрузки катеров /Питкяранта, Койриноййя, Импилахти, Иоенсу и др./,

2/ укрепить острова Валаам, Байевые, Крестовые, Коневец и Хейнесинмаа, установив на них средства береговой обороны, гарнизоны и посты СНиС,

3/ продолжать активные действия против островов Мантсинсаари и Лункулансаари путем систематического обстрела их канлодками и атак авиацией; разработать операцию захвата островов, которая будет выполняться по особому приказанию,

4/ продолжать систематическое огневое содействие 7 армии, поддерживая тесную связь с группой г-л Цветаева,

5/ организовать содействие 23 армии в овладении шхерным районом у Сортавала,

6/ все боевые задачи выполнять, организовав взаимодействие кораблей, авиации, сухопутных частей и береговой артиллерии,

7/ имея главной базой Шлиссельбург, оборудовать маневренные базы на о.Валаам, в Сартанлахти, Свирице и Н.Ладоге[1]

Одновременно директива указывала о намеченном усилении флотилии кораблями и авиацией.

Неблагоприятно развивавшаяся для нас обстановка на сухопутном фронте, прилегавшем к берегам озера, не позволила полностью выполнить все поставленные перед флотилией задачи. Боевая деятельность флотилии на этом этапе свелась, в основном, к поддержке флангов армии на обоих побережьях и к развертыванию оборонительных мероприятий на театре.

Для поддержки фланга 19 СК был использован северный отряд флотилии, усиленный СКР "Пурга", несколькими канлодками, тральщиками типа "Ижорец" и катерами типа "МО".

Кораблям флотилии приходилось решать задачу на участке от Сортавала до Кексгольма, одновременно занимаясь подвозом боепитания, продовольствия и медикаментов, а также эвакуацией раненых и больных.

Поддержку фланга группы г-л ЦВЕТАЕВА на рубеже р.Тулокса выполняли систематически выделяемые одна-две канлодки.

1) д.460, л.л.6-7.

Авиагруппа флотилии вела ограниченные действия в районе островов Мантсинсаари, Лункулансаари и против других пунктов побережья, занятого противником.

Огневое содействие кораблей флотилии не было достаточно организовано. Основными недостатками в ходе поддержки флангов являлись: отсутствие со стороны армейского командования своевременной и достаточно полной информации о сухопутной обстановке, отсутствие конкретных и ясных заданий кораблям, неналаженность безотказной связи флотилии с армией. Армия давала кораблям лишь заявки на обстрел того или иного пункта или района, корректировка огня отсутствовала, стрельбы велись главным образом по площадям, а иногда и по невидимым целям. Характерным фактом явилось отсутствие карт совместных действий для восточного побережья; что же касается таких же карт для западного побережья, то их удалось отпечатать лишь с началом военных действий и в ограниченном количестве, т.к. Гидрографическое Управление не сделало этого заблаговременно, хотя и располагало готовыми клише.

Естественно, что в большинстве случаев результаты стрельб оставались неизвестными, а расход боезапаса на кораблях был чрезмерно велик. Подобное огневое содействие оказывало, главным образом, лишь моральный эффект для сухопутных частей, испытывавших сильный нажим со стороны противника.

Развертывание оборонительных мероприятий на театре началось с решения о занятии нашими частями островов в северной части озера с целью пресечения возможных попыток противника просочиться и захватить эти острова.

10.08 начальник гарнизона о.Валаам, командир 4 морской бригады г-м НЕНАШЕВ получил приказание командующего МОЛИОР принять на себя оборону островного района от р.Рахмасаари до о.Репосаари включительно, немедленно занять гарнизонами из состава бригады острова Крестовые, Баеевые, Рахмасаари, Воссинансаари и Ханхипаси, создать на этих островах оборонительные сооружения и установить ночной дозор катерами в районе занятых острово. Одновременно ему было приказано выделить две роты для усиления обороны базы Сартанлахти и о.Коневец.

К 13.08 были высажены: на о-ва Крестовые и о.Рахмасаари - по два взвода, а на острова Пайонна /в группе Байевых/ Ханхипаси и Восинансаари - по одному отделению. Несколько позже были заняты острова Кукрисаари и Хейнесинма. Однако на этом, в основном, дело и закончилось, т.к.строительство каких-либо оборонительных сооружений сталкивалось с отсутствием элементарного шанцевого инструмента, материалов и т.п. Оборона о.Валаам была более реальной,т.к. здесь находился гарнизон из частей 4 морской бригады, проходивших боевую подготовку и формирование до штатной численности после потерь, нанесенных в операции у островов Мантсинсаари и Лункулансаари. Кроме того, на о.Валаам была создана маневренная база флотилии с постоянным базированием нескольких кораблей и катеров, а также имелись полевые и стационарные батареи. О.Коневец был занят 5 батальоном 4 морской бригады.

Состав береговой обороны флотилии к середине августа 1941 г. был следующий:[1)]

Место батарей	Характеристика батарей	ПРИМЕЧАНИЕ
1.Шлиссельбургская крепость /о.Ореховый/.	3-45 мм зен./сист. 21-К/.	
2.Мыс Сосновец	3-102 мм /сист. Обуховского з-да/.	
3.О.Валаам, мыс Койвуниеми	2-45 мм зен./сист. 21-К/.	
4.О.Валаам, к востоку от створного знака Мустанеймян-ниеми.	2-45 мм зен./сист. 21-К/.	
5.О.Валаам, мыс Койвуниеми	2-120 мм /сист.Виккерс/.	
6.О.Валаам, мыс Лаотакан-ниеми	2-152 мм/сист.Канэ/	Требовались дополнительные работы по мат.части.
7.О-ва Крестовые	1-152 /сист.Канэ/	
8. Сартанлахти	4-76,2 мм зен.подвижная.	Требовались дополнительные работы по матчасти.

1) Дело 460, л.л.19-20 и дело 475, л.л.213-217.

В условиях ожидаемого развертывания активных действий противника на озере этот состав был безусловно недостаточен и 13.08 решением адм.ИСАКОВА были утверждены к установке в самый кратчайший срок дополнительные батареи:

1/ 2-х орудийная 130 мм /сист.Б-2-ЛМ/ в южной части о.Ореховый или на м.Заячий /южное побережье Шлиссельбургской губы/ с назначением воспрепятствовать высадке десанта на побережье губы и оказать поддержку сухопутным частям, действующим в этом районе.[1)]

2/ 3-х орудийная 100 мм зенитная /сист.Б-34/ - на мысе Кошкин с назначением защиты Кошкинского фарватера и базы Шлиссельбург с воздуха, борьбы с морским противником совместно с батареей на м.Сосновец и поддержки сухопутных частей, действующих в северо-западном направлении.

3/ 3-х орудийная 76 мм зенитная /сист.34-К/ - в Нов. Ладоге с задачей зенитной обороны базы, аэродрома и каналов.

4/ Двухорудийная 72,6 мм зенитная /сист. 39-К/ в Шереметьевке с задачей защиты Кошкинского фарватера и базы Шлиссельбург с воздуха, а также борьбы с катерами противника.

5/ 2-х орудийная 120 мм /сист.Виккерс/ - на о.Коневец с задачей защиты входа в базу Сартанлахти и содействия сухопутным частям, действующим в этом районе.[2)]

К 20.08 были окончательно утверждены места позиций новых батарей и приступлено к их строительству. Однако, условия обстановки, резко изменившиеся к концу августа - началу сентября /оставление Сартанлахти, выход противника к р.Неве и занятие Шлиссельбурга/ не позволили полностью осуществить план развития оборонительных мероприятий, в частности по островам Валаам и Коневец. Планомерная борьба за создание устойчивого оперативного режима на театре в этой обстановке делалась почти невозможной.

1) Фактически батарея была установлена в районе д.Новая.
2/ Дело 460, л.л.12-15.

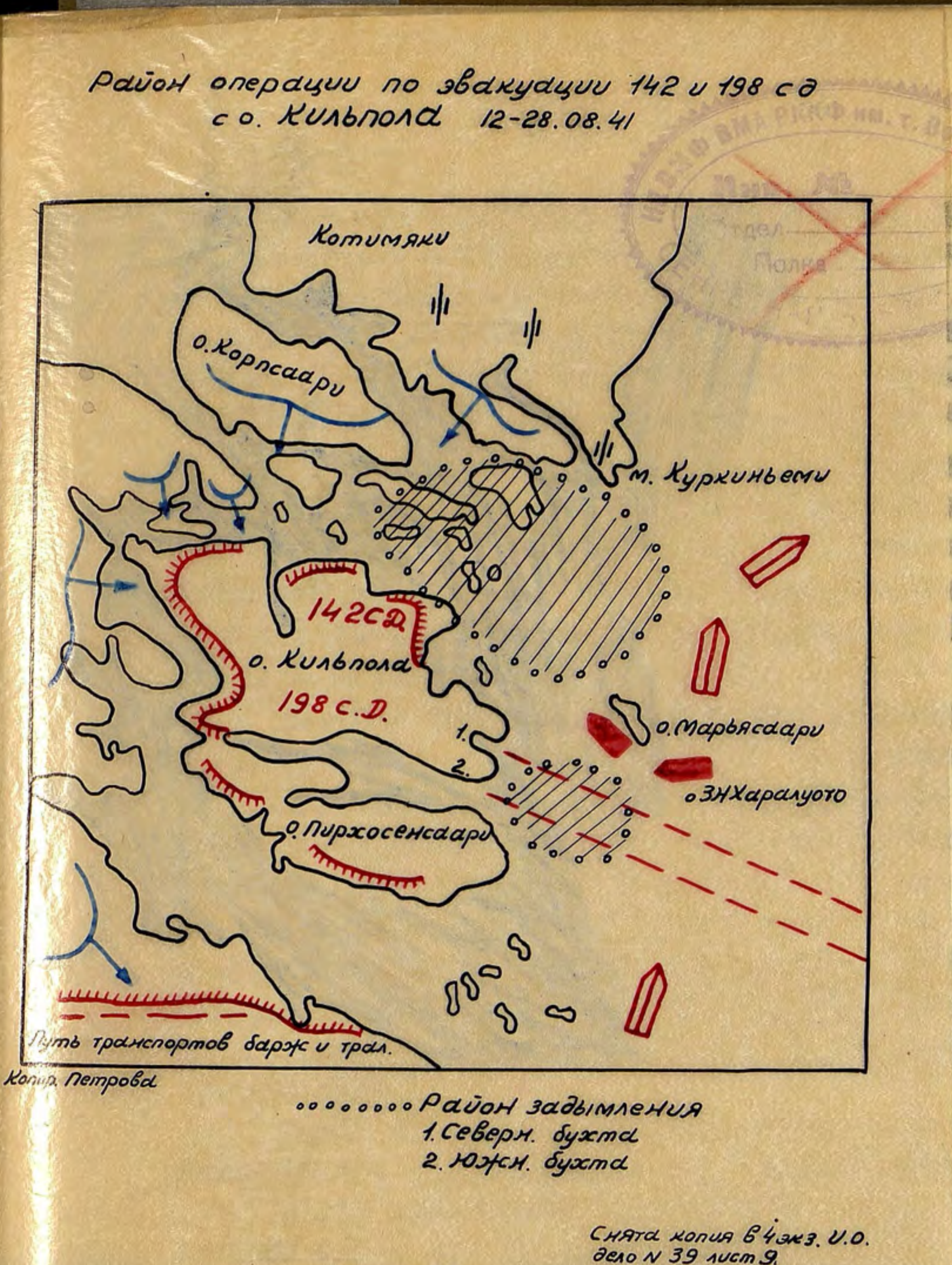
г) Эвакуация частей 142, 168 и 198 СД СД с полуострова Рауталахти и острова Кильпола.

В первых числах августа обстановка на участке фронта 19 СК сделалась очень напряженной. Испытывая сильное давление превосходящих сил противника, 142, 168 и 198 СД с трудом удерживали оборону и постепенно оттеснялись к побережью озера на участке Сортавала, Лахденпохья. Дивизии почти не имели боезапаса и продовольствия и насчитывали в своих рядах около 1500 раненых.

6.08 Военный Совет Северного фронта директивой № 65 приказал командующему МОЛиОР подготовиться к транспортировке людей и имущества озером из района Лахденпохья в район Кексгольма или в другие пункты по указанию командарма 23. Директива предписывала начать сосредоточение транспортных средств, буксиров и барж на о.Валаам и в Лахденпохья. Операция, непосредственное руководство которой возлагалось на врид.командующего флотилией капитана 1 ранга БОГОЛЕПОВА, должна была начаться только по указанию командарма 23.

К исходу 10.08 обстановка еще более резко изменилась. Противник прорвал оборону 19 СК и, раз'единив фронт на отдельные группы, вышел к побережью озера у Лахденпохья, Кирконпуоли. 168 СД удерживалась левым флангом на северной окраине Лахденпохья, а правым – на восточной окраине Сортавала; 142 и 198 СД быстро отходили на о.Кильпола соединенный с материком дамбой и мостом, и о.Пирхосенсаари. Постепенно сжимая фланги обоих группировок,и ведя усиленный артиллерийский и минометный обстрел, противник стремился расчленить, окружить и отрезать дивизии от побережья.

11.08 командующий Северным фронтом отдал боевой приказ № 77 командарму 23 с постановкой 168 СД задачи приготовиться к выходу из боя и сосредоточению в районе обороны 142 СД. Дивизии надлежало иметь только самое необходимое для боя, эвакуировав раненых, больных, излишнее вооружение, имущество и запасы озером, сначала на о.Валаам, а затем в район Кексгольма.



...ронтом отдал ко-
...нении транспортных
...пунктов погрузки
...н /на побережьи к
...Д из боя, флоти-
...командарма 23.[1]

...и раненых из райо-
...или Шлиссельбург
...транспортом и по
...ие для дивизий
...Саунасаари, Сартан

...ж для перевозки
...одей не имелось,
...восьми барж в
...водством флагмано-
...КАСЬЯНЧУК; нес-
...о.Валааме силами
...районе расположе-
...рузки и под ру-
...ров строились и

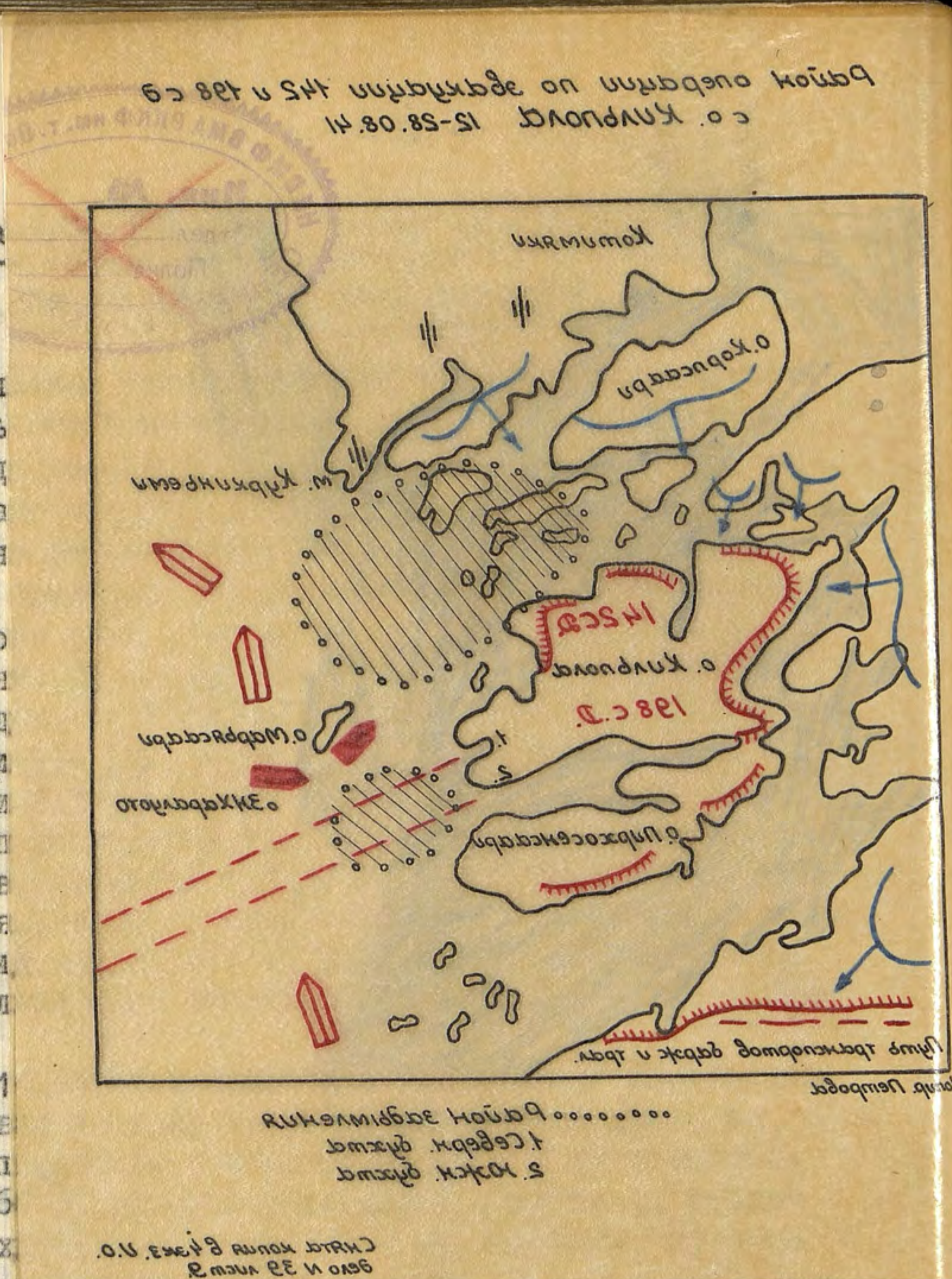
...унктах выгрузки -
...иссельбурге.
...нно начать эва-
...и прилегающих
...Вуохен и Сауна-

...ке было возложено на командира 1 дивизиона канлодок капитана 2 ранга НЕСТВЕД, в помощь которому для оперативной работы был прикомандирован из Штаба МОЛиОР капитан 3 ранга ЗВОНАРЕВ.

Для огневого обеспечения эвакуации были выделены канлодки "Нора" /ФКП начальника эвакуации/, "Бурея" и "Олекма", катера "МО" №№ 122,171, 199 и 208 и дополнительно, к концу эвакуации, канлодки "Селемджа" и "Сестрорецк", СКР "Пурга" и катер "МО" № 209. Транспортные средства были представлены транспортами "Совет", "Кремль", "Чапаев",

1) Дело 2029, л.л.70-71 и 460; л.л.8-9.

г) Эвакуация ча



В первых ч
19 СК сделалась
ление превосход
трудом удержива
бережью озера н
почти не имели
своих рядах око

6.08 Военн
приказал команд
ровке людей и и
он Кексгольма и
23. Директива п
портных средств
похья. Операция
лагалось на ври
БОГОЛЕПОВА, дол
дарма 23.

К исходу 1
Противник прор
отдельные групп
Киркконпуоли. 16
ной окраине Лах
Сортавала; 142
диненный с мате
Постепенно сжима
ный артиллерийский и минометный обстрел, противник стремился расчленить, окружить и отрезать дивизии от побережья.

11.08 командующий Северным фронтом отдал боевой приказ № 77 командарму 23 с постановкой 168 СД задачи приготовиться к выходу из боя и сосредоточению в районе обороны 142 СД. Дивизии надлежало иметь только самое необходимое для боя, эвакуировав раненых, больных, излишнее вооружение, имущество и запасы озером, сначала на о.Валаам, а затем в район Кексгольма.

Одновременно командующий Северным фронтом отдал командующему МОЛиОР приказание о сосредоточении транспортных средств на о.Валаам и наметил в качестве пунктов погрузки Рауталахти, Латинен, Тупен, Ритоя и Техен /на побережьи к югу от Сортавала/. На период выхода 168 СД из боя, флотилия переходила в оперативное подчинение командарма 23.[1])

С 9 до 12.08 производилась эвакуация раненых из районов Рауталахти и Кильпола в Сартанлахти или Шлиссельбург для дальнейшей отправки в Ленинград автотранспортом и по железной дороге. Боезапас и продовольствие для дивизий доставлялись на транспортах и баржах из Саунасаари, Сартанлахти и Кексгольма.

Так как специально оборудованных барж для перевозки орудий, танков и др.техники, а также лошадей не имелось, то 12.08 было приступлено к оборудованию восьми барж в Кексгольме силами саперов 19 СК под руководством флагманского механика флотилии инж.-кап. 2 ранга КАСЬЯНЧУК; несколько барж с настилами оборудовалось на о.Валааме силами 4 морской бригады. На береговой черте в районе расположения дивизии выбирались удобные пункты погрузки и под руководством выделенных от флотилии командиров строились и оборудовались причалы.

Такие же причалы оборудовались и в пунктах выгрузки - Кексгольме, Саунасари, на о.Валаам и в Шлиссельбурге.

12.08 обстановка потребовала немедленно начать эвакуацию 142 и 198 СД из района о.Кильпола и прилегающих к нему островов в Кексгольм, Сартанлахти, Вуохен и Саунасаари.

Руководство эвакуацией на этом участке было возложено на командира 1 дивизиона канлодок капитана 2 ранга НЕСТВЕД, в помощь которому для оперативной работы был прикомандирован из Штаба МОЛиОР капитан 3 ранга ЗВОНАРЕВ.

Для огневого обеспечения эвакуации были выделены канлодки "Нора" /ФКП начальника эвакуации/, "Бурея" и "Олекма", катера "МО" №№ 122,171, 199 и 208 и дополнительно, к концу эвакуации, канлодки "Селемджа" и "Сестрорецк", СКР "Пурга" и катер "МО" № 209. Транспортные средства были представлены транспортами "Совет", "Кремль", "Чапаев",

1) Дело 2029, л.л.70-71 и 460; л.л.8-9.

"Щорс", "Вильсанди" и "Иж[?]ра", несколькими тральщиками, буксирами и баржами /количество последних колебалось от 6-7 барж в первые дни эвакуации до 12-15 в конце ее/.

Эвакуация началась 14.08 после предварительной разработки плана ее, ввиде графика, с командирами дивизий.

Для погрузок были оборудованы три причала /два - в безымянной бухте на восточном берегу полуострова и один - на южном берегу в заливе Сукемы-лахт/[1].

На причалы были посланы командиры из командного состава флотилии.

Погрузка велась круглые сутки под непрерывным жестоким артиллерийским и минометным огнем противника, который пристрелял места причалов и выходы из бухт и, очевидно, вел наблюдение и корректировку с прилегающих возвышенностей. По установленным данным, обстрел вели до 14 батарей противника калибром до 100 мм и выше, расположенных на закрытых позициях на о.Корпсаари, в Куркиоки, Пальюмяки, Кюлярви, Паксуляжка, Хитола, Ихонтола и на полуостровах Телькиниеми, и Котимяки. Кроме того, противник установил одну батарею на мысе Куркиниеми с расчетом вести огонь прямой наводкой по выходящим из бухт транспортам и буксирам с баржами. Эта батарея неоднократно подавлялась огнем канлодок, но вскоре вновь оживала.[1] Обычно, с наступлением темноты интенсивность огня противника возрастала. Наши канлодки вели обстрел по заданным площадям и, изредка, прицельный огонь по видимым об'ектам.

Днем перед выходами в бухты близ о.Марьясаари выставлялись дежурные катера "МО" с задачей задымления района во время выхода и входа транспортных средств.

Отсекающие дымовые завесы ставились при помощи морских дымовых шашек /МДШ/ в районах к северу и югу от параллели о.Марьясаари с расчетом затруднить работу наблюдателей и корректировщиков противника.

Завесы ставились или на ходу, или сбрасыванием шашек в воду. Применение дымзавес дало большие положительные результаты, хотя и демаскировало моменты выхода транспорт-

1) В ходе операции безымянная бухта называлась "северной", а залив - "южной бухтой".

2) Дело № 2026, л.16 и д.№ 39, л.18.

ных средств из бухт, всегда приводя к нарастанию огня противника. Оно исключило повреждения и потери от огня противника при движении транспортных средств из бухт и обратно, эти потери и повреждения имели место лишь во время стоянок у причалов.

Самым больным вопросом в ходе эвакуации являлся недостаток барж и отсутствие на них достаточного оборудования для погрузки техники, конского состава и др.грузов. В первые дни суточный оборот выражался пятью-шестью баржами, в последние дни эвакуации эта цифра значительно возрасла.

У большинства барж отсутствовали настилы, которые приходилось строить на месте погрузок..Это отнимало много времени и вызывало простои. Быстроте темпов эвакуации также сильно мешали недостаток буксиров, неорганизованность и нераспорядительность армейских командиров во время погрузок и выгрузок. Зачастую нагруженные баржи стояли у причалов по суткам, безцельно подвергаясь обстрелу. С 21.08 выгрузки производились не в районе Кекогольма, который уже был занят противником, а в Саунасаари.

Незначительная активность неприятельской авиации во многом облегчала ход эвакуации; самолеты противника не оказывали помех погрузкам и выгрузкам, производя лишь одиночные безрезультатные налеты на канлодки и транспорты и веди разведку района.

Связь с армейским командованием капитан 2 ранга НЕСТВЕД и капитан 3 ранга ЗВОНАРЕВ поддерживали, главным образом, личным общением т.к. переговоры по телефону с берега от причалов исключали полноту разрешения того или иного вопроса, а иногда были вообще невозможны по причине частого выхода линий из строя.

Особенно ответственным явился заключительный этап эвакуации - свертывание и посадка последних эшелонов 198 СД, осуществленные 22.08. План обеспечения этого этапа был детально разработан и согласован лично с командиром дивизии генерал-майором КРЮКОВЫМ.

Для канлодок были выбраны огневые позиции у заранее выставленных вешек, откуда они должны были вести огонь по заградительным рубежам и запасным районам, указанным

командиром дивизии. Составленное на операцию наставление предусматривало такие вопросы организации огневой поддержки, как распределение рубежей между канлодками, расход снарядов, режим огня и т.п. Был разработан специальный ТУС.

В распоряжение командира 198 СД выделялся катер "МО", который должен был находиться у причала в заливе Сукемшахт /"Южная бухта"/, дублируя по радио на флагманскую канлодку "Нора" приказания командира дивизии, поступавшие из его КП. В дальнейшем на этом катере должен был сойти с берега Штаб дивизии во главе с командиром.

Несколько катеров "МО" выделялись со специальной задачей остаться в течение определенного времени по окончании эвакуации на подходах к Кильпола и взять на буксир заранее изготовленные силами дивизии плоты со случайно отставшими от последнего эшелона бойцами и командирами.

Буксирные средства с вечера 21.08 были приписаны к определенным баржам и бухтам с указанием мест их диспозиции на рейде и порядка следования под погрузку. В качестве ориентира при движении в темное время суток, с концом сумерек 21.08 на знаке Харапуото был установлен огонь /фонарь "летучая мышь"/.

Все командиры канлодок, капитаны транспортов и буксиров а также шкиперы барж были введены в круг своих задач и проверены, правильно ли они эти задачи понимают.

Начатое с вечера 21.08 развертывание кораблей и транспортных средств шло точно по плану и было окончено к 22.00. Однако, свертывание, отход и погрузка техники и личного состава дивизии затянулось, а начавшийся с утра 22.08 шторм нарушил нормальное движение транспортных средств. Эвакуация закончилась лишь к 13.00 со значительным опозданием против плана.

В итоге за период с 14 по 22.08 из состава 198 СД и 142 СД были вывезены на 56 баржах, перечисленных выше транспортах и буксирах и, частично, на боевых кораблях вся оставшаяся в наличии после боев техника и люди. /подробные данные приводятся ниже/.

На берегу ничего оставлено не было, все увозилось вплоть до мелочей. Наиболее существенной потерей в пос-

ледний день эвакуации явилась гибель баржи /с 26 орудиями ПТО, 16 тракторами и 10 автомашинами/, которая села на мель при выходе из "северной"бухты, получив пробоину, и ввиду безуспешности попыток сняться, была расстреляна огнем СКР "Пурга".

- о -

Почти одновременно с эвакуацией двух дивизий с о.Кильпола, 18.08 началась эвакуация 168 СД с полуострова Рауталахти. Накануне командующий Северным фронтом отдал боевое распоряжение № 88 Военному Совету 23 армии, в котором предписывалось эвакуировать дивизию предварительно на о.Валаам, выделив для этой цели две трети всех пловучих средств флотилии, предназначенных для погрузки всех трех дивизий. Руководство эвакуацией на воде полностью возлагалось на командующего флотилией. В ходе операции он держал флаг на СКР "Пурга", а начальник штаба флотилии с несколькими штабными командирами находился на КЛ "Селемджа".

Эвакуация проводилась быстрыми темпами и закончилась к 20.00 20.08. Погрузки велись одновременно в трех бухтах полуострова, оборудованных причалами, на которых находились выделенные флотилией коменданты. Организация погрузок была аналогична существовавшей на Кильпола. Также, как и там, противник вел круглые сутки артиллерийский и минометный обстрел бухт и причалов с островов Кеммосаари, Путсало,Самматсаари и других пунктов, пристреляв районы и применяя корректировку и наблюдение. Авиация противника проявляла себя ограниченно.

В эвакуации 168 СД были заняты 19 транспортов, тральщиков и буксиров и 14 барж. Огневую поддержку осуществляли СКР "Пурга", канлодки "Селемджа", "Бира" и "Сестрорецк" и несколько катеров "МО". Последние, кроме того, ставили дымзавесы и использовались для связи с командованием дивизии.

На заключительный этап эвакуации, начавшийся в 22.00 19.08 с момента отхода частей дивизии с оборонительного рубежа Тиили, Кайпио, был разработан отдельный план, согласно которого все корабли и транспортные средства были разбиты на три группы, прикрепленные к бухтам.

Вызов огня канлодок /СКР "Пурга" действовал по личным указаниям командующего флотилией/ с КП командира дивизии предусматривался по радио через КЛ "Селемджа", районы огневых налетов и заградительные рубежи были указаны канлодкам заранее.

Эвакуация последних эшелонов закончилась успешно, несмотря на сильный нажим противника с фронта и, особенно, с обоих флангов -/левого, в районе Пелкки, и правого, в районе занятых нашими частями мелких прибрежных островов/. СКР "Пурга" с катерами "МО" действовал на левом фланге, подходя вплотную к берегу и открывая огонь в упор по частям противника; правый фланг стойко и героически оборонялa группа краснофлотцев во главе со ст.политруком ФЕДОТОВЫМ, четыре катера "МО" и 68 пограничников.

Эвакуация 168 СД на о.Валаам полностью закончилась у 20.00 20.08. В последующие дни на прилегающих островках и побережье корабли подобрали около 200 бойцов и командиров, пришедших из глубокого тыла противника.

- о -

Ниже приводятся данные о количестве личного состава и боевой техники, эвакуированном флотилией за период обоих операций с о.Кильпола и полуострова Раутлахти.[1)]

<u>168 СД</u>

людей - 10995
лошадей - 2013
орудий разн.калибров - 60
автомашин - 140
тракторов - 31
минометов - 20

<u>198 и 142 СД СД</u>

людей - 8300
лошадей - 1450
орудий разн.калибров-101
танков - 9
автомашин -366
тракторов - 41
прицепов - 10

Кроме того, было вывезено много другого имущества, а также около 4000 раненых. Не эвакуированными остались лишь негодные к использованию и подбитые на берегу автомашины, повозки и т.п.

1) Дело № 2026, л.л.140 и 132.

За время обоих эвакуаций от артиллерийских обстрелов и шторма затонуло 9 барж, из них две с техникой, одна с небольшим количеством снарядов, остальные - пустые.

Корабли и транспортные средства имели единичные потери в личном составе и небольшие повреждения от огня противника, шторма и др.обстоятельств.

- о -

С 25 по 28.08 происходила перевозка частей 168 СД с о. Валаам озером в район Шереметьевка /у Шлиссельбурга/.

Перевозка производилась двумя эшелонами: первый, с 25 по 26.08, на 11 баржах и второй, с 27 по 28.08, на 10 баржах и 2 транспортах. Эшелоны на переходе охранялись канлодками, СКР "Пурга", СКР "Конструктор" и катерами "МО"; помех со стороны авиации противника не было.

Выгрузка производилась на пяти пристанях, сооруженных в очень короткий срок /14 часов/ из барж с настилами и деревянными спусками на берег. На каждую из пристаней был выделен комендант с небольшой командой из краснофлотцев. Для встречи барж на Кошкинском фарватере и распределения их по пристаням для разгрузки был назначен специальный командир, в ведении которого находились 4 буксира. В среднем, на разгрузку каждой из барж тратилось 1,5-2 часа.

- о -

В качестве ОСНОВНЫХ ВЫВОДОВ по всей операции можно дать следующие:

1/ Флотилия приступила к эвакуации дивизий, не имея никакого опыта в этом отношении и приобретала его в ходе самой операции. Операция по эвакуации полуокруженных и прижатых к побережью дивизий явилась одной из первых операций этого порядка на театрах Великой Отечественной войны и была проведена в необычайно сложных условиях обстановки /одновременный вывоз войск с двух участков побережья, сильное противодействие противника погрузкам, недостаток транспортных средств, необходимость одновременно с эвакуацией дивизий вывозить гражданское население из Кексгольмского района и т.д/

2/ Вся эвакуация уложилась в сравнительно короткий срок, без потерь в корабельном составе и с незначительными потерями эвакуированных грузов.

3/ Органы ВОСО оказались полностью неподготовленными к вопросам эвакуации, т.к. не занимались этим делом до войны. Транспорты и баржи не были оборудованы и расчитаны для войсковых перевозок, техническую сторону и нормы погрузок пришлось решать в ходе самой операции исключительно опытным путем.

4/ Предварительная эвакуация 168 СД на о.Валаам с использованием его в качестве промежуточной базы целиком себя оправдала. Незначительная протяженность озерной коммуникации Рауталахти-Валаам позволила увеличить оборот транспортных средств и ускорить отрыв дивизии от наседавшего противника. Сосредоточенные на Валааме части дивизий быстро привели себя в порядок для дальнейшей переброски в Шереметьевку и боевых действий на новом участке фронта.

5/ Армейские части оказались недостаточно подготовленными к эвакуации и проявили слабую организованность и распорядительность при погрузках и выгрузках.

6/ Обращает на себя внимание хорошее обеспечение эвакуации последних эшелонов, особенно 198 СД, когда детально разработанный план и ясность задач для каждого исполнителя привели к успешному завершению всей операции.

7/ Сложность обстановки в ходе операции дополнялась невыгодными условиями базирования кораблей флотилии, т.к. положение с базой Сортанлахти было неустойчивым, а главная база Шлиссельбург была расположена в отдалении от района действий.

8/ Помехи противника с воздуха почти вовсе отсутствовали, авиация ограничивалась лишь отдельными налетами на корабли и транспорты, вовсе не трогая пунктов погрузок и выгрузок. Поддержка со стороны нашей авиации была незначительной, вызов армейских самолетов был затруднен ввиду несогласованности ТУС'ов.

9/ Массированный и непрерывный огонь противника по районам погрузок и бухтам не достиг своей цели и не сорвал хода эвакуации. Применение дымзавес с катеров "МО" дало положительные результаты и большой опыт в использовании этого вида оружия.

10/ Огонь канлодок по площадям не мог дать значительных результатов, но тем не менее сильно помог обороне дивизий, которые имели незначительное количество собственной артиллерии и боезапаса.

11/ Метод личной связи представителей Флотилии с командованием дивизий оказался положительным, позволив вникать на месте во все детали эвакуации и принимать правильные решения.

12/ Противник, располагавший превосходством в живой силе и технике и выгодами в общей оперативной обстановке, не сумел добиться своей основной цели - уничтожения живой силы и захвата техники полуокруженных и оказавшихся в критическом положении дивизий. Флотилия, работавшая с огромным, подчас казавшимся непосильным для нее напряжением, справилась с возложенными на нее задачами, приобрела ценный боевой опыт и внесла существенный вклад в тактические вопросы взаимодействия с армией.

д) Оставление флотилией последних баз западного побережья и перебазирование в Шлиссельбург.

Сухопутная оборона операционной базы Сартанлахти с самого начала базирования на нее была крайне недостаточной. Флотилия не имела для этого собственных сил и средств и устойчивость положения базы целиком зависела от поддержки со стороны 23 армии и от обстановки на сухопутном фронте. Между тем, к началу второй половины августа эта обстановка сложилась крайне неблагоприятно, т.к. наши части продолжали отступление в южном направлении. Гарнизон базы состоял из 3 стрелковой роты /145 чел/. и 148 отд.стрелкового взвода /40 чел./, зенитная оборона - из 4-орудийной 76 мм подвижной батареи. Никаких оборонительных сооружений с тыла база не имела, участок обороны был очень труден, т.к. непосредственно к бухте подступал густой лес, позволявший просачивавшимся частям противника сосредоточение своих сил и внезапное нападение на базу.

Намечавшееся укрепление о.Коневец гарнизоном и установкой 2-х орудийной 120 мм батареи еще не было закончено, а кроме того не решало вопроса обороны базы полностью, имея своим основным назначением прикрытие подступов к базе со стороны озера.

К= 20.08 обстановка в районе Сартанлахти создалась очень тревожной: части 19 СК, в том числе 142 и 198 СД,

вывезенные с острова Кильпола и сосредоточенные на западном и восточном побережьях оз.Пюхя-ярви, начали отход в направлении Саунасаари на новые рубежи обороны. Арьергардные бои шли в районах Ротьянлахти и Салитсанранта /в 12 км на запад-северо-запад от базы/, связь с 23 армией отсутствовала, база теряла какое-либо прикрытие с суши.

В этих условиях ничего не оставалось, как подготовить базу к эвакуации, а береговые постройки к уничтожению. О. Коневец было решено удерживать в наших руках.

В 15.40 22.08, когда противник находился на непосредственных подступах к базе, штаб флотилии перешел на катер "МО" № 214, оставив на берегу небольшую группу, которая начала поджог базовых строений. Имущество отделения тыла было погружено на баржи, сосредоточенные у о.Коневец; канлодки "Бурея" и "Сестрорецк" их прикрывали. В 16.00, после начавшихся в базе пожаров, катер "МО" со штабом флотилии пошел в Саунсаари, где было решено временно базироваться.

Базирование штаба флотилии /КЛ "Бурея"/ и части кораблей на Саунасаари носило временный характер и продолжалось всего лишь двое суток, т.к. линия фронта постепенно приближалась к р.Тайпален-йоки.

С 25.08 единственной базой флотилии сделался Шлиссельбург.

е) <u>Оборона и оставление Шлиссельбурга - последней оборудованной базы флотилии; первый кризис базирования; создание баз в Осиновце и Новой Ладоге.</u>

С перебазированием на Шлиссельбург основные боевые действия флотилии включали в себя:

а) Охрану и поддержку Валаамского островного района /СКР "Конструктор", "КЛ Бира", катеры "МО"/.

б) Поддержку фланга 19 СК, занимавшего рубеж р.Тайпаленйоки, с одновременной поддержкой гарнизона о.Коневец /КЛ КЛ "Олекма" и "Нора" и катеры "МО" № 198 и "Р-44"/.

в) Поддержку фланга 7 армии в районе р.Тулокса /КЛ "Лахта" и катера "МО" и "КМ"/.

г) ПВО на коммуникациях при конвоировании судов /ТЩ

ТЩ, катеры "МО"/.

д) Разведку силами авиагруппы ж.д.узлов, подвозки плавсредств противника к побережью и бомбовые удары по пунктам Питкяранта, Лахденпохья и Сартанлахти.

Флотилия в этот период ощущала недостаток в 100 мм фугасном боезапасе, при полном отсутствии 76 мм фугасных снарядов, и в катерах "МО" /12 катеров "МО" находились в ремонте в Ленинграде и 4 - были отправлены в Кронштадт приказанием Командующего МОЛиОР/.

Шлиссельбург, как база обладал целым рядом существенных недостатков, усложнявших вопросы базирования. К недостаткам этим относились: плохие условия якорной стоянки /открытый внешний рейд, недостаточно широкий плес р.Невы/, отсутствие манпунктов, сложность подходов по извилистым фарватерам, необорудованность ФКП, слабая зенитная оборона, отсутствие бомбоубежищ и надежных щелей - укрытий и т.д.

Штаб флотилии расположился в самом центре города, в приметном здании, около которого всегда толпились автомашины и военнослужащие; оперативное дежурство неслось в обычной комнате на верхнем этаже, укрытого и хотя бы обладавшего элементарной живучестью ФКП не было, ЗКП вообще отсутствовал. В городе находилось много гражданского населения и противник бесспорно имел свою агентуру, свидетельством чего являлись факты неоднократной световой сигнализации, выпуск ракет, задержания подозрительных личностей и т.п.

Бдительность в охране здания штаба была понижена. Пропуска для входа начали выдаваться только в самый последний момент, а до этого не только свой, но и посторонний командный состав пропускался часовыми по удостоверениям личности, а то и просто "по форме одежды".

С 25.08 в базе начались ежедневные воздушные тревоги, вызывавшиеся появлением отдельных групп самолетов противника над городом и на подходах к нему. До 28.08 противник бомбометания не производил и обстреливаемый крайне неэффективным огнем корабельной зенитной артиллерии и береговых пулеметных точек, уходил на свои аэродромы. С 28.08 авиация противника небольшими группами начала систематически бомбить корабли на внешнем рейде и на плесе р.Невы, а также район Ново-Ладожского канала, попрежнему не трогая самого Города. Наши истребители обычно запаздывали с вылетами и появлялись

в крайне ограниченном количестве. Как только они уходили на посадку, самолеты противника появлялись снова. В результате этих налетов было затоплено несколько барж в канале, корабли повреждений не имели. Для усиления ПВО базы на плес р.Невы к Шлиссельбургской крепости была введена КЛ "Бурея" и использованы катеры "МО". В районе мыса Кошкин в качестве брандвахты была поставлена шхуна "Практика".

К вечеру 30.08 штаб флотилии получил сведения о появлении передовых частей противника на левом берегу р.Невы в районе Ивановских порогов. В 17.15 того же дня по приказанию командующего МОЛиОР в этот район были высланы катеры "МО" №№ 174 и 202 с задачей произвести разведку и препятствовать возможной переправе противника на правый берег реки. Операцию возглавлял командир по оперативной части штаба флотилии капитан 3 ранга ЛОПУХИН. Катеры в районе Пелла были внезапно обстреляны артогнем противника с берега и погибли. В этом же районе погиб и БКА № 97, шедший из Ленинграда в Шлиссельбург по окончании ремонта. Обстановка в районе Ивановских порогов, ввиду гибели обоих катеров с большей частью личного состава и отсутствия соответствующих донесений, оставалась для штаба флотилии неясной. В штаб дивизии полк.ДОНСКОГО и в 152 ПП, стоявшие на левом берегу р.Невы в районе Петрушино, Горы, были посланы делегаты связи, которым удалось выяснить что противник занял Ивановское, Пелла и Отрадное, а в районе Мги идут бои.

В этот же день с 19.15 до 19.30 Шлиссельбург подвергся артиллерийскому обстрелу. Восемь снарядов калибра до 205 мм упали в районе штаба флотилии и городской пристани. Имелось несколько убитых и до 60 человек раненых из гражданского населения и краснофлотцев. Откуда производился обстрел, выяснить не удалось. Обследования воронок и эллипсов рассеивания, произведенные флагм.артиллеристом штаба флотилии, дали основание предполагать, что огонь велся со стороны Ленинграда или Ржевки. Хотя на поддонах разорвавшихся снарядов и были германские клейма, флагм.артиллерист имел убеждение, что это стреляли батареи НИМАП, имевшие немецкий боезапас и взявшие ошибочные исходные данные для пристрелки орудий. В дальнейшем артобстрелов Шлиссельбурга не было.

В 9.00 31.08 бронекатеры №№ 99 и 100 вышли вниз по Неве к Теплому Бетону, а в 22.15 туда же вышла КЛ "Селемд-

джа". Этому отряду кораблей под командованием капитана 1 ранга КЛЕВЕНСКОГО[1] была поставлена задача: установить связь с дивизией полк.ДОНСКОГО и 152 ПП, уточнить обстановку, поддерживать наши сухопутные части огнем с закрытых позиций и не допустить переправы противника через р.Неву.

По приходе к Теплому Бетону отряд установил: штаб дивизии полк.ДОНСКОГО расположен на правом берегу р.Невы в районе Кузьминка, переправы противника у Ивановских порогов нет, район находится над наблюдением зенитного и истребительного дивизионов и 1 СД НКВД. Отряд получил задачу обстрелять Ивановское, Пелла, места батарей противника у Отрадное и ст.Мга. Артстрельба велась с корректировкой, снаряды ложились хорошо и одна из батарей была подавлена.

31.08 командующий флотилией предупредил командира 4 морской бригады о возможной переброске его частей с о.Валаам для обороны Шлиссельбурга и отдал приказание подготовить для этого транспортные средства. В этот же день авиация противника вновь бомбила Ново-Ладожский канал, утопив баржу с эвакуированным из Шлиссельбурга гражданским населением.

1.09 самолеты противника бомбили канал в районах Шлиссельбург, Бугры, Нижняя Назия, Кобона и Черное, снова утопив две баржи с эвакуированными и вызвав большое количество жертв и повреждений. В 2.05 была получена радиограмма командующего МОЛиОР предписывавшая:

а) уничтожить все транспортные средства на левом берегу р.Невы; что нужно, переправить на правый берег и сдать их под охрану сухопутных частей;

б) ж.д.мост через р.Неву в районе Кузьминка иметь разведенным и сводить его только для переправ своих войск;

в) установить дозор катеров на р.Неве;

г) оказывать огневую поддержку частям Красной армии действующим на обеих берегах реки.

Одновременно указывалось начать эвакуацию тыла флотилии в Свирицу и создать в Шлиссельбурге лишь маневренную базу для действий на р.Неве и на подходах с озера. По донесению КЛ "Олекма", поддерживавшей фланг армии на западном побережьи озера, линия фронта подходила к Никулясам.

В ночь на 2.09 авиация противника бомбила район уголь-

1) С 3.09 капитана 1 ранга КЛЕВЕНСКОГО сменил командир 2 ДКЛ капитан-лейтенант СИРОТИНСКИЙ.

ной пристани на р.Неве и Шлиссельбургский рейд. Среди бомб были замечены неразорвавшиеся предметы, падавшие в реку, вследствие чего было организовано траление этого района тральщиками №№ 63, 100 и "УК-4" и деревянными магнитными тральщиками "Коммунист" и "Комсомолец". Траление результатов не дало, но в 8.37 02.09 близ угольной пристани взорвался на мине и погиб со всем личным составом катер "Р-4". Гибель катера была приписана действию выставленной противником с самолета магнитной мины и, так как флотилия кроме двух МТЩ не располагала другими средствами борьбы с этими типами мин, то пришлось просить через штаб МОЛИОР разрешения взять у местных организаций 4 деревянных буксира с тем, чтобы оборудовать их на месте магнитными петлевыми тралами НИМТИ.

2.09 КЛ "Селемджа" вела обстрел ст.Мга, а бронекатеры №№ 99 и 100 - районов Погорелушка, Горы и Циигри, уже занятые противником. КЛ "Шексна" и ТЩ № 127 конвоировали караваны барж и землечерпалок из Шлиссельбурга в Свирицу, одновременно выполняя задачу охраны озерных коммуникаций.

3.09 до 15 "Ю-88" появлялись над Шлиссельбургом, не сбрасывая бомб, и безрезультатно бомбили корабли на рейде. Часть бомб, упавших в районе Кошкинского фарватера, не взорвалась и вызвала опасение постановки противником мин. Однако траление фарватера до банки Железница результатов опять не дало.

Прибывший 3.09 с о.Валаам 4 батальон 4 морской бригады был отправлен на оборону южных подступов к Шлиссельбургу на рубеже Рабочий поселок № 6, Синявино, Гонтовая Липка. Таким образом, оборона Шлиссельбурга с юга была представлена отдельными полуразрозненными и не имевшими между собой связи частями 48 армии /в районе ст.Мга/, дивизии ДОНСКОГО /район Павлово/ и 152 ПП майора ПЕТРЕНКО /в районе Теплый Бетон/.

3.09 КЛ "Селемджа" четыре раза вела огонь по ст.Мга и обстреливала д.Погорелушка, а бронекатеры №№ 99 и 100 - клх."Красная Заря", Цнигри, Горы и Ивановское. Авиация противника усиленно бомбила корабли и катера на р.Неве и ж.д мост у д.Кузьминки.

4.09 одному полку дивизии ДОНСКОГО удалось окружить части противника в районе Петрушино, готовя наступление.

Бронекатеры № № 99 и 100 поддерживали войска огнем по Петрушино, западной окраине Отрадное, Пелла и Ивановское. Этот же район обстреливался миноносцами с огневых позиций у Понтонная причем корректировка огня велась силами флотилии. КЛ "Селемджа" вела огонь по Пухолово, ст.Мга, Погорелушка и Сологубовка. Результаты огня кораблей и катеров были хорошими - противник понес потери в живой силе и технике. Между тем, тыл флотилии начал подготовку к эвакуации в Свирицу, погрузив свое имущество на баржи. КЛ "Бурея" была переключена из системы ПВО базы на конвоирование перевозок из Шлиссельбурга в Свирицу.

Утром 5.09 были получены данные о сосредоточении танков и пехоты противника в Ивановское, Пелла и ст.Мга, подтягивании противником новых сил и подготовке удара в направлении Синявино. Авиация противника усиленно бомбила линию фронта наших войск и корабли поддержки на р.Неве. КЛ "Селемджа" в результате попадания бомбы имела 6 чел. убитыми и 70 ранеными, повреждение радиостанции, борта и палубы; канлодка осталась в строю, продолжая выполнение своей задачи.

К исходу дня поступило донесение командира 4 батальона 4-й морской бригады: "в итоге непрерывной бомбардировки около 100 бомбардировщиков и 80 истребителей противника, части ДОНСКОГО отходят, нашей авиации нет". Обстановка на южных подступах к Шлиссельбургу резко усложнилась: противник прорвался в район Анненское, Лобаново и вел наступление на Рабочий поселок № 6, куда полк.ДОНСКОЙ перенес свой КП.

Вечером 6.09 авиация противника произвела первый массированный бомбоудар по Шлиссельбургу. В 19.05 три эшелона по 12 "Ю-88" сбросили бомбы в центре города. Одна из них калибра 150-200 кг упала в трех метрах от здания штаба флотилии, сильно его повредив. Боевое управление флотилией временно нарушилось. В городе было разрушено и повреждено много зданий, вышла из строя телефонная связь, имелись большие жертвы. Бомбардировка базы длилась непрерывно, с небольшими интервалами, до 24.00. В этих условиях КП штаба флотилии был перенесен в здание СНиС, где находилась радиостанция, а второй эшелон штаба со всеми документами и имуществом - в здание тыла флотилии. Продолжая оставаться под

бомбежкой и будучи вовсе не защищенным, КП штаба флотилии лишь по счастливой случайности не был уничтожен, т.к. падения бомб происходили в непосредственной близости к нему.

Сухопутная оборона Шлиссельбурга к этому времени была организована следующим образом: кроме рубежа, занятого 4 батальоном Морской бригады, 3 взвод 1 роты занимал "охранную позицию" от дер.Липки до Рабочего поселка № 4, а севернее Теплого Бетона находилась 2-х орудийная 122 мм гаубичная батарея, переданная флотилией в подчинение полк. ДОНСКОГО. Под самым городом проходил примитивный противотанковый ров, на участке которого от берега Невы до линии железной дороги располагалась сводная команда зенитной батареи № 176 без материальной части и стрелковый взвод управления Тыла флотилии. Фактически, никакой обороны базы с суши не существовало; в штабе флотилии не было соответствующего специалиста и этим делом был занят флагманский химик.

Рано утром 7.09 Штаб флотилии получил данные о дальнейшем отходе частей полковника ДОНСКОГО и приближении противника к Синявино и Теплый Бетон, где шли бои. Несколько позже стало известно, что части полковника Донского потеряли 70% личного состава и с трудом обороняются в районе Теплый Бетон.

Командующий флотилией приказал перейти к непосредственной обороне города, создав за ночь блиндажи и другие оборонительные сооружения и решил передать 4 батальон морской бригады в подчинение полковника ДОНСКОГО. В 7.00 он дал следующую радиограмму адмиралу ИСАКОВУ в Ленинград: "для надежного удержания южных подступов к городу необходима присылка сухопутных подкреплений, достаточное прикрытие истребительной авиацией и для об'единения действий войск в обороне - опытный сухопутный начальник".[1)]

7.09 авиация противника продолжала систематическую бомбардировку Шлиссельбурга, Шереметьевки, крепости на о. Ореховый и переправы через Неву в этом районе. На "Связист", стоявший на Неве в черте города, были погружены документы и имущество Штаба флотилии и выделено несколько штабных командиров для развертывания ЗКП. К вечеру с о.Коневец прибы-

1) ЖБД Штаба ЛВФ /д.№ 2172, л.146/.

ла одна рота батальона Морской бригады, направленная в распоряжение полковника ДОНСКОГО. Коменданту пристаней было приказано сосредоточить все плавсредства и начать подготовку к выводу барж в озеро. Канлодка "Селемджа" и оба бронекатера продолжали обстрел районов сосредоточения противника на левом берегу Невы, постепенно отходя к Шлиссельбургу.

В 17.40 командование флотилии получило просьбу полк. ДОНСКОГО принять оборону Шлиссельбурга на себя. К этому времени бой уже шел на юго-западной окраине города близ горы Преображенской и Угольной пристани. Разрозненные части войск отступая проходили через город и переправлялись плавсредствами флотилии на правый берег Невы.

В 19.52 командующий флотилией приказал эвакуировать все тыловые учреждения на суда, в 20.00 такое же приказание было отдано и Штабу флотилии. В 20.20 штаб флотилии, свернув оперативное дежурство на берегу, перешел на "Связист"; одновременно начался вывод барж с имуществом тыла на внешний рейд. В 20.40 "Связист", а за ним и другие корабли начали выходить из Невы на Кошкинский рейд. Ночной переход большой массы судов по извилистому и недостаточно оборудованному в навигационном отношении фарватеру был сложен и рискован. Несколько барж садились на мель, отдельные самолеты противника освещали караван осветительными ракетами. Однако, все обошлось благополучно и к утру 8.07 все суда пришли на Кошкинский рейд. Канлодка "Нора", "Связист", учебные корабли "Учеба" и "Практика" и пять тральщиков, три катерных тральщика, шесть транспортов и несколько буксиров с баржами сразу же пошли в Новую Ладогу, куда прибыли без потерь к 18.00 того же дня. Остальные корабли остались на Кошкинском рейде.

При оставлении Шлиссельбурга крепость на о.Ореховый осталась занятой нашим гарнизоном.[1] На левом берегу Невы из плавсредств брошено ничего не было. В самом городе осталось невывезенным и неуничтоженным большое количество продуктовых и др.запасов местных торговых организаций. Полковник ДОНСКОЙ отошел без своего штаба с небольшой группой красноармейцев сначала на рубеж непосредственной обороны города, а затем переправился на правый берег Невы. Один из его полков, потеряв связь с командованием дивизии, также

1) 150 чел.при 2-76 мм, 3-45 мм пушек и одном миномете.

самостоятельно переправился на правый берег; два других полка вместе со штабом дивизии отошли в последний день обороны города к Синявино, прикрываемые 4 батальоном морской бригады, а затем отступили к Назия и влились в состав 48 армии, о чем полк.ДОНСКОЙ узнал впоследствии.

В ходе обороны и оставления Шлиссельбурга характерны следующие моменты:

1/ Устойчивость и надежность обороны всецело зависела от возможностей армии и обстановки складывавшейся на фронте под Ленинградом. Прорыв к Неве у Ивановских порогов, создавший угрозу переправы через реку, и одновременное движение на Шлиссельбург были осуществлены противником в условиях, когда все внимание армии приковывалось к решению основной задачи - защите подступов к Ленинграду с юга и юго-запада и когда достаточных сил для оказания противодействия противнику на направлении нового удара у нашей армии не было. На этот участок фронта пришлось бросить оказавшиеся в наличии крайне незначительные силы, лишенные должного взаимодействия и с трудом сдерживавшие натиск противника.

2/ Основной предпосылкой прорыва противника к Шлиссельбургу, помимо превосходства в живой силе, явился применявшийся и ранее метод массированного использования авиации и, частично, танков на короткий оперативный отрезок времени и на ограниченном участке фронта. В результате, дивизия полк. ДОНСКОГО понесла большие потери в личном составе, была расчленена на отдельные группы и потеряла управление. Наша авиация, не имевшая превосходства в воздухе на данном участке фронта, была бессильна оказать поддержку наземным войскам.

3/ Части, отражавшие наступление противника на Шлиссельбург, могли бы отчасти компенсировать свою слабость заранее подготовленными рубежами, но этих рубежей создано не было. Это лишило наши войска возможности задержаться на подступах к городу и облегчило противнику занятие его.

4/ Непосредственная сухопутная оборона базы была вовсе не организована, несмотря на уже имевшийся опыт с оставлением Сортанлахти и других баз на западном побережье озера. Располагая малочисленным наличным гарнизоном, командование флотилии не приняло заблаговременных мер к усилению его личным составом 4 Морской бригады, которая продолжала оставаться на о.Валаам.

Попытки использовать морскую бригаду для обороны Шлиссельбурга /переброска одного батальона с Валаама и одной роты с Коневца/ были крайне нерешительными и запоздалыми. Весьма характерно, что командование флотилии начало ставить вопрос обороны Шлиссельбурга по серьезному лишь в самый день его оставления /см. вышеприведенные радиограмму адм.ИСАКОВУ утром 7.09 и распоряжения по обороне базы/.

Все это, вместе взятое, явилось следствием недостаточно глубокой оценки обстановки, возможностей противника и своих возможностей как со стороны командования флотилией, так и со стороны штаба МОЛИОР.

5/ Штаб флотилии пренебрег реальностью воздушной угрозы и опытом войны и предпочел занять приметное здание в самом центре города с обязательным "видом на рейд". Оборудованного и живучего ФКП создано не было, а ЗКП вообще отсутствовал. Стремления перейти в другое помещение на окраине города или на один из кораблей носили нерешительный характер и остались не реализованными. В результате, первый же массовый налет авиации на базу,сопровождавшийся полуразрушением здания штаба, выгнал штаб "на улицу" и сразу нарушил непрерывность боевого управления флотилией в наиболее напряженный и ответственный период обороны базы.

6/ Действия кораблей флотилии при обороне Шлиссельбурга были ограниченными, т.к. обстановка заставляла одновременно заниматься поддержкой флангов армии на обеих побережьях озера и обеспечением перевозок. Все же огневая поддержка, оказанная сухопутным частям кораблями с Невы дала положительный результат и способствовала успешной эвакуации базы.

7/ Несмотря на крайне невыгодные условия обстановки и общую неорганизованность, эвакуация Шлиссельбурга прошла благополучно и без потерь в корабельном составе. Стремления противника всячески помещать ее выполнению /налеты авиации на корабли с постановкой отдельных мин, закупорка Ново-Ладожского канала ударами по баржам и шлюзам и т.д./ успехом не увенчались.

С оставлением Шлиссельбурга флотилия потеряла свою последнюю оборудованную и обладавшую ремонтными возможностями базу. Наступил кризис базирования. Ввиду того, что

первоначальное решение иметь главной базой Свирицу исключалось приближением к ней линии фронта, было решено временно базироваться и на Осиновец и на Новую Ладогу, являвшиеся конечными пунктами озерной коммуникации связывавшей блокированный Ленинград с "Большой землей". Штаб флотилии разместился в Осиновце, выделив своим представителем в Новую Ладогу, где развертывались мероприятия по созданию главной базы и находилось управление тыла флотилии, капитана 3 ранга ЗВОНАРЕВА.

Осиновец был лишен самых элементарных условий для базирования: открытый рейд, отсутствие причалов, ремонтных средств, запасов топлива, складских и жилых помещений и т.д. Единственно положительным моментом являлось наличие прямой ж.д.связи с Ленинградом, обусловившее превращение этого пункта в перевалочную базу при выполнении перевозок через озеро. Новая Ладога в этом отношении представляла несомненно большие выгоды, хотя и не была подготовлена к использованию в качестве главной базы, главным образом, из-за отсутствия ремонтных средств. В данной же обстановке Новая Ладога становилась единственным пунктом, пригодным для базирования основного ядра флотилии.

ж) В ы в о д ы.

1/ Вследствие особенностей предвоенной обстановки на Ладожском озере флотилия начала боевую деятельность не имея опыта боевой подготовки и конкретных оперативных планов. Формирование флотилии в боевой организм происходило в ходе боевых действий и заняло продолжительный отрезок времени.

2/ За весь отмеченный период боевая деятельность флотилии была в основном направлена на решение задачи взаимодействия с армией-наиболее сложного и менее всего отработанного на флоте вида операций. Задача эта решалась в сложной, быстроменяющейся и невыгодной для флотилии обстановке, обусловленной неустойчивостью положения на сухопутном фронте, отсутствием надлежащей связи с армией и необходимостью поддержки ее флангов на обоих побережьях озера. Вопросы взаимодействия с армией остались не отработанными, хотя флотилия и получила соответствующий боевой опыт.

3/ За весь период флотилия не имела перед собой надводного противника. Однако, появление отдельных неприятельских катеров на озере сразу же после выхода противника к побережью сигнализировало о реальной возможности ожидать развертывания боевых действий на озере и заставляло командование флотилии уделять этому вопросу постоянное внимание

4/ На протяжении всего периода происходило невыгодное для флотилии изменение устойчивости оперативного режима на театре, вызванное отходом нашей армии и выразившееся в падении оборудованных баз. Оставление Шлиссельбурга, приведшее к первому кризису базирования, с особенной силой подчеркнуло важность заблаговременного продумывания вопросов базирования на театре. Флотилии пришлось создавать новые базы в ходе боевых действий под ударами со стороны противника.

5/ Сухопутная оборона баз явилась одной из самых недоработанн х сторон оперативной подготовки театра. Все случаи падения баз флотилии об'яснялись отсутствием собственных сил для обороны и невозможностью в данной обстановке расчитывать на поддержку со стороны армии. В этом вопросе так же не было достигнуто надлежащего взаимодействия с армией.

6/ Вопросы боевого управления и, особенно, связи оказались на очень низком уровне и во многом способствовали неудачному исходу отдельных операций.

7/ Провал десантных операций против островов Лункулансаари и Мантсинсаари вскрыл неподготовленность флотилии к решению задач на берегу и заставил отказаться от повторения десантных операций, несмотря на то, что по обстановке в них ощущалась необходимость. Неудача с десантными операциями подчеркивает важность иметь в составе флотилии заранее созданные и подготовленные части морской пехоты и уделять максимальное внимание вопросу обучения личного состава тактике сухопутного боя.

8/ Театр боевых действий не был достаточно освоен командным составом флотилии, что вызывало определенные трудности в ходе операций.

9/ На протяжении всего периода деятельность авиации противника оставалась крайне ограниченной и резко возросла

лишь в конце периода во время наступления на Шлиссельбург. Такое повышение активности неприятельской авиации сказалось на развитии дальнейших боевых действий. Воздушная угроза превратилась в реальность, с которой флотилии пришлось начать повседневную борьбу.

10/ Планомерная борьба за сохранение устойчивости оперативного режима на театре, в частности стремление удержать за собой островной район в северной части озера и о. Коневец, благодаря неблагоприятно складывавшейся общей обстановке на театре, делалась на данном этапе невозможной для флотилии.

11/ Начало блокады Ленинграда, сопровождавшееся перерывом Невской водной коммуникации, резко отразилось на дальнейшем ходе боевых действий флотилии. В частности, флотилия была ограничена в возможности получать из Ленинграда пополнения своего корабельного состава и использовать судоремонтные средства ленинградской промышленности.

12/ Боевая деятельность флотилии в указанный период протекала с большой оперативной напряженностью и в крайне невыгодных для нее условиях. Тем не менее, флотилия сохранила свою боеспособность и, в основном, справилась с теми задачами, которые на нее возлагались.

4. БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЛВФ В ПЕРИОД ОТ НАЧАЛА БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА ДО НАСТУПЛЕНИЯ ЗИМНЕГО ЛЕДОСТАВА 1941-42 г.г. И СТАБИЛИЗАЦИИ ФРОНТОВ ПОД ЛЕНИНГРАДОМ.

а) Новые задачи, поставленные перед ЛВФ.

7.09, в день оставления Шлиссельбурга, командующий флотилией, оценив складывавшуюся на театре обстановку, запросил адм. ИСАКОВА радиограммой дать указания по вопросам:

а) использования флотилии в целом;

б) базирования флотилии;

в) дальнейшего удержания за собой островов Валаамской группы и о. Коневец.[1]

1) Дело № 122, л.68.

Вслед за этим, с началом блокады Ленинграда, флотилия была передана в оперативное подчинение Военного совета Ленинградского фронта, который поставил флотилии в качестве важнейшей задачи - обеспечение перевозок снабжения и боезапаса в Ленинград озером из Нов.Ладоги через бухты Осиновец, Гольсмана и Морья, расположенные на западном побережье озера.

С 10.09 Осиновец был избран основным перевалочным пунктом грузопотоков, а организация перевозок возложена на заместителя командующего флотилией по перевозкам кап.1 ранга АВРААМОВА. Штаб флотилии временно расположился в Осиновце, в Нов.Ладоге началась подготовка к созданию главной базы.

Дополнительно к основной задаче на флотилию возлагались:

а/ Поддержка фланга южной группы 7-й армии на восточном побережье озера.

б/ Поддержка фланга 22-го укрепленного района и 23-й армии на западном побережье.

в/ Поддержка островов Валаамского архипелага и о.Коневец.

г/ Подготовка к десантным операциям на побережье Шлиссельбургской губы.

б/ Условия базирования флотилии.

Новые условия базирования были весьма неблагоприятными. Пункты западного побережья - бухты Осиновец, Гольсмана и Морья представляли собой вовсе необорудованные и открытые места якорных стоянок, использовавшиеся до войны главным образом местными рыбаками. Какой либо элементарно пригодный для кораблей флотилии причальный фронт отсутствовал, ремонтные средства - также, на берегу почти вовсе не имелось удобных жилых и складских помещений. В Осиновце, например, все постройки были деревянные, представлявшие огромную опасность в пожарном отношении, причем не имелось ни одного минимакса.

Участок побережья от Осиновца до Морья не имел средств ПВО. Они начали создаваться лишь в ходе освоения этого участка под базирование, в условиях начавшихся систематичес

ких налетов авиации противника. Одновременно, учтя опыт Шлиссельбурга, штаб флотилии развернул строительство щелей и укрытий, перешел в землянки и перенес ФКП в блиндаж.

К концу сентября в Осиновце были построены 2 причала с глубинами на подходах 2,5 м, в бухте Гольсмана - 2 причала с глубинами 2,5 и 1,7 м и в Морья - дамба, доведенная до 2 м глубины. Велись дноуглубительные работы и заканчивалась узкоколейная ж.д. ветка на Морья.

Новая Ладога, избранная в качестве главной базы, имела массу недостатков. Основным из них являлась необходимость стоянки канлодок и сторожевых кораблей в удалении от берега на открытом незащищенном от ветров рейде, т.к. вход в р.Волхов для этих кораблей лимитировался баром и глубинами реки. Дноуглубительные работы начавшиеся с сентября были связаны с выемкой до 100000 кубометров грунта и при имевшихся технических средствах оказались невозможными.

Причальный фронт в Нов.Ладоге был весьма ограничен и вызывал скученность стоянки и трудность рассосредоточения судов. База имела слабую защиту с воздуха и сразу же начала подвергаться ударам авиации, направленным на пристани, причалы и аэродром. Ремонтные возможности Нов.Ладоги были невелики, а докование вообще исключалось.

Значительную трудность вызывал вопрос подачи боезапаса, топлива и др.видов снабжения. Вначале все шло из Ленинграда и только впоследствии база начала снабжаться из тыла страны, через Вологду.

Положение с топливом, в условиях высокой оперативной напряженности сил флотилии, стояло крайне остро. В качестве примера, достаточно указать, что канлодке "Олекма", выполнявшей огневую поддержку фланга армии, приходилось заниматься самозаготовкой дров на берегу и даже использовать лишнее дерево, собранное на самом корабле.[1]

Общими недостатками новых условий базирования явились:

а) вынужденная ограниченность системы оперативного наблюдения, особенно за северной частью озера /уменьшение числа постов СНиС, сложность выставления дальних дозоров, наличие одного лишь аэродрома - в Нов.Ладоге и т. д/;

1) Дело № 2028, л.л.12-13.

б) отсутствие иных средств связи, кроме радио, между пунктами базирования на западном побережьи и Нов.Ладогой, а также Ленинграда с Нов.Ладогой, приводившее к недостаточной гибкости боевого управления;

в) недостаточное навигационно-гидрографическое обеспечение южной части озера, в частности, подходов к пунктам базирования;

г) отсутствие береговой обороны в пунктах нового базирования и затруднения с созданием рубежей обороны на подступах к этим пунктам, в виду открытого расположения главной базы Нов.Ладога и ровной береговой черты на участке Осиновец-Морья;

д) возможность поддерживать связь между Нов.Ладогой и западным побережьем исключительно озером и воздухом создавала известную разобщенность пунктов базирования, особенно, в период ледостава, ледохода и нелетных погод;

е) сложность организации надежного прикрытия с воздуха озерной коммуникации Осиновец-Новая Ладога благодаря ее открытому расположению, достаточной протяженности /для тихоходных караванов/ и подверженности ударам авиации противника, особенно на участке Осиновец-банка Сев.Головешка.

а) Захват противником о.Рахмасаари.[1] Оставление островов Валаам, Байевые, Крестовые, Коневец и других.

В системе Северного островного района о.Рахмасаари занимал крайне западное фланговое положение и будучи удален от побережья занятого противником всего на 20-25 кабельтовых, находился в сфере действительного артиллерийского огня с берега.

Оборона острова имела следующий вид /см.схему/. Гарнизон состоял из 2-й роты 3-го батальона 4-й морской бригады численностью 122 чел. с тремя станковыми пулеметами, тремя минометами и одним 45 мм орудием. Какие-либо оборонительные сооружения, кроме отдельных окопов на некоторых участках северного побережья, отсутствовали. Остров был покрыт густым лесом и имел приглубые каменистые берега.

1) Операция у о.Рахмасаари, продолжавшаяся с 7 по 9.09.41, выходит из хронологических рамок данного периода и описывается вместе с операциями по оставлению островов северной части Ладожского озера лишь потому, что тесно с ним связана.

Вдоль всего побережья выставлялись 12 постов /7 суточных и 5 ночных/. Каждый пост имел от 3 до 8 бойцов с обычным вооружением, лишь четырем постам были приданы дополнительно по одному станковому пулемету и двум постам по одному ручному. Телефонную связь с командованием роты, находившимся вместе с радиостанцией в поселке на южном берегу, имели лишь три суточных поста. На ночь вдоль побережья высылались три пеших дозора. В центре острова размещался минометный взвод.

Подходы к острову прикрывались лишь с юга катером "КМ", несшим суточное дежурство /не всегда/ под берегом, и катером "МО", высылавшимся в дозор с о.Валаам. Помимо того, район всей цепи северных островов обычно просматривался дозорной канлодкой.

Наличие артиллерийских батарей противника на побережье к западу от Рахмасаари было выявлено еще 3.09, когда с берега открывался огонь по КЛ "Бира", находившейся в этом районе. Вечером 5.09 эта же канлодка наблюдала обстрел острова с побережья, снаряды ложились в воду близ острова.[1] Самолеты противника вели периодическую разведку данного района.

Из кораблей флотилии на Валаам в это время базировались: КЛ "Бира", ТЩ № 81, катера "МО" №№ 206 и 216 и восемь катеров "КМ". В ночь с 6 на 7.09 дозорный катер "МО" к Рахмасаари не высылался, "Бира" несла дозор вдоль линии островов от Валаама до Рахмасаари.

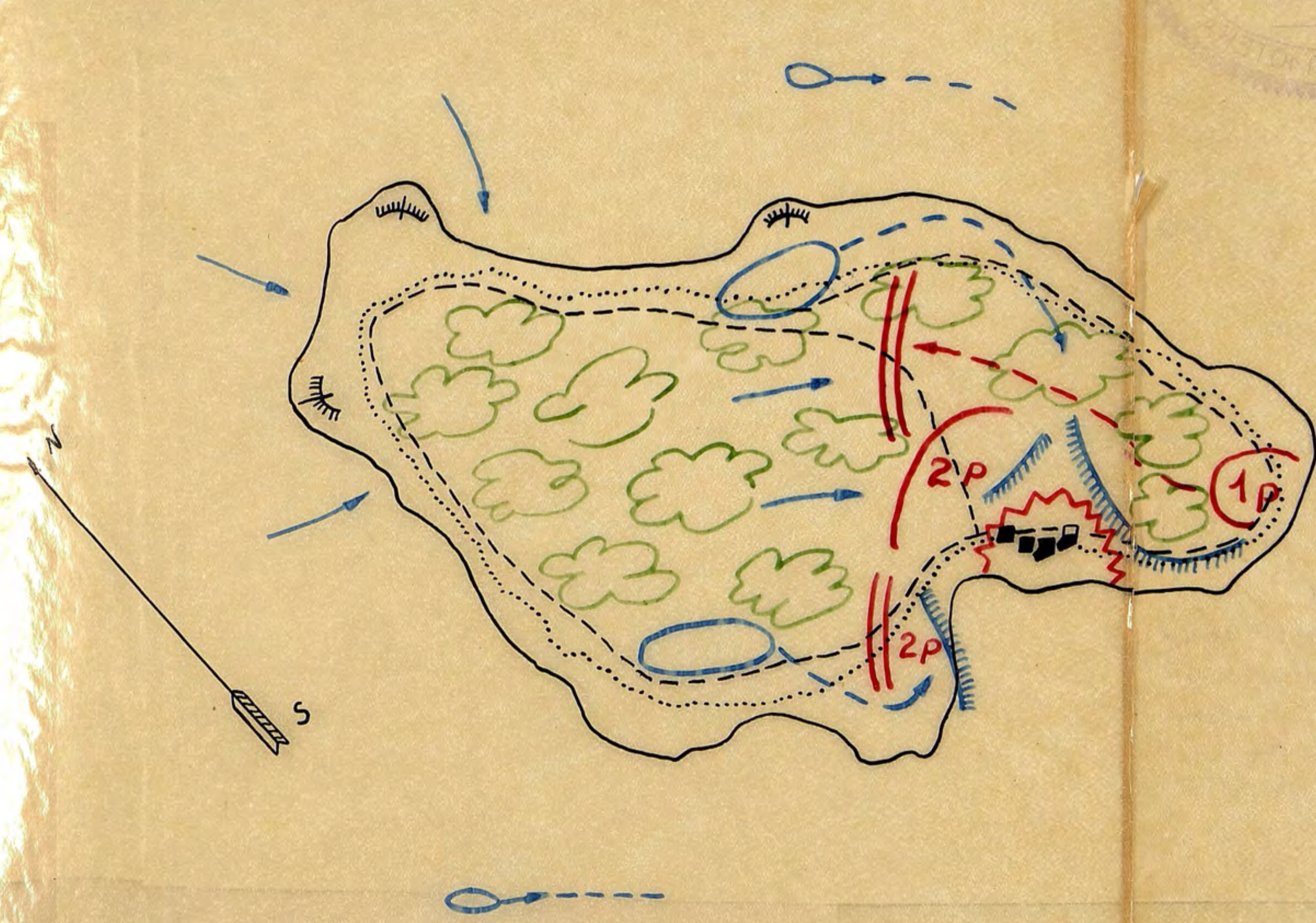
В 5.14 7.09 батареи противника с побережья начали интенсивный обстрел Рахмасаари, продолжавшийся до 5.23, после чего под покровом темноты на северо-западную часть острова начал высаживаться с катеров, мотоботов и шлюпок /общим количество до 15-ти/ десант численностью 550-600 человек.

Обнаружив обстрел острова, "Бира" сначала открыла огонь по вспышкам выстрелов противника и лишь с 7.00 по катерам, утопив один из них. Таким образом, не увидев момента высадки десанта, она не смогла ее отразить. Канлодка действовала вообще очень нерешительно, опасаясь приближаться близко к берегу.

По получении донесений о событиях на острове был

1) Вахтенный журнал КЛ "Бира", д. № 2587, л.л.44 и 50.

Бой на острове Рахмасаари



Копир. Петрова

Условные обозначения

(2р — Положение 2^ой роты к 11-12 часам 7 сент. 1941 г.

Высадка и наступление 1^ой роты 3 б-на с 13-14 и 7-9 до 21-22 ч. того-же числа, когда рота остановилась и перешла к обороне.

Оборонительное расположение 1^ой роты и взвода 2^ой роты (с Хейнесима) в ночь с 7 на 8 сентября.

Остатки 3^го батальона к 16-17 ч. 8 сентября (Люди защищаются в траншеях, вырытых саперами).

Наступление противника с утра 8 сент.

Положение противника к исходу 8 сент.

Общая схема высадки десанта противником на рассвете 7.9.1941 г.

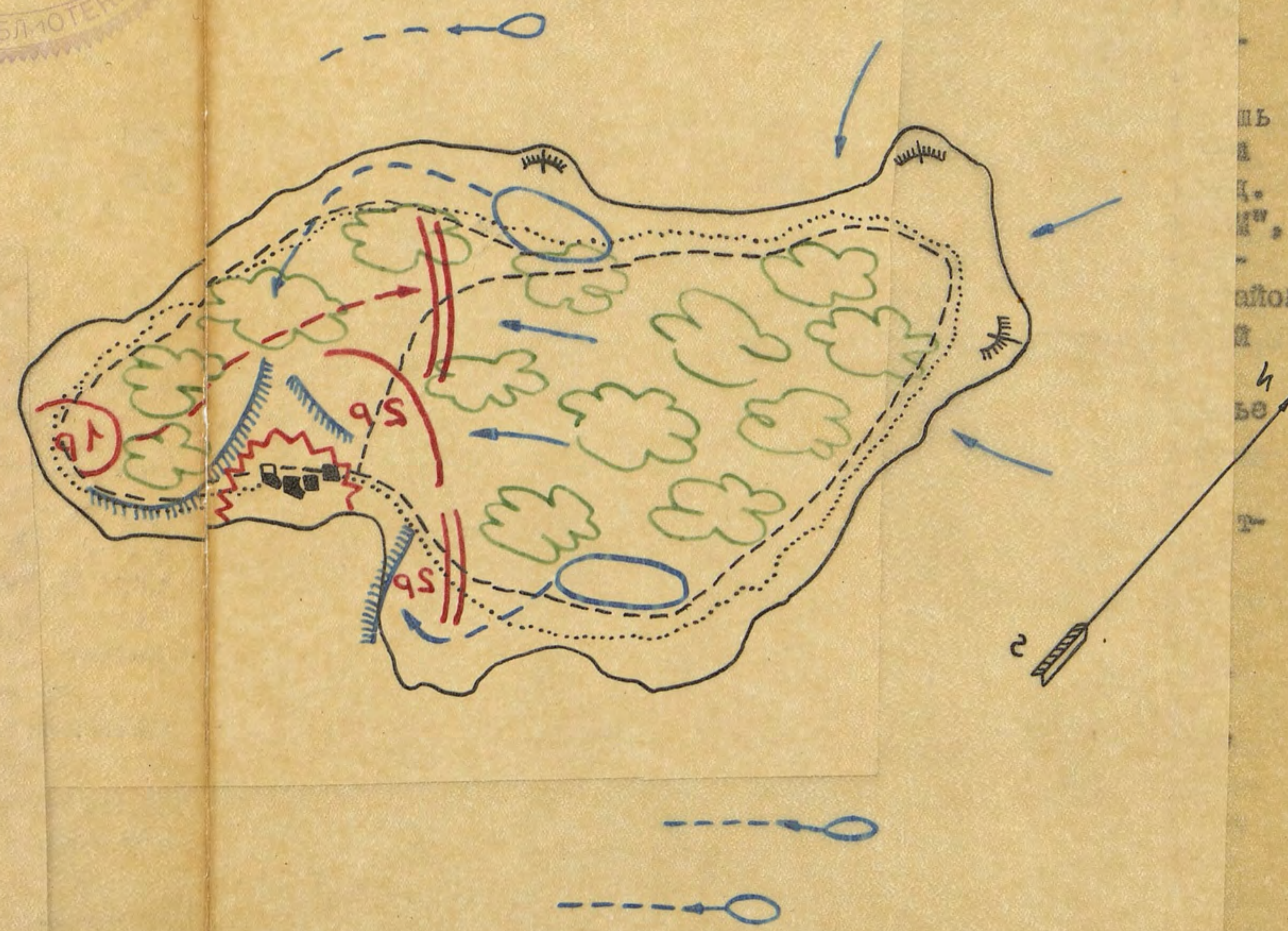
Снята копия в 4 экз. И.О. дело № 546 лист 64.

...островов и перебросить их на Рахмасаари.

Около 18.00 с острова прибыл пом.ком. взвода, доложивший, что 1 рота перешла к обороне. К 24.00 командир отряда поддержки, считая положение гарнизона безнадежным, запросил разрешение снять его с острова, но получил отказ.

... ВМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. № 17108
Отдел
Полка
Секретная библиотека

Бой на острове Рахмасари



Условные обозначения

2р — Положение 2ой роты к 11-12 часам 7 сент. 1941г.

1р — Высадка и наступление 1ой роты 3в час 13-14 и 7-930 21-22 ч. того-же числа, когда рота остановилась и перешла к обороне

Оборонительное расположение 1ой роты и взвода 2ой роты (с Хейнесима) в ночь с 7 на 8 сентября.

Остатки 3го батальона к 16-17 ч. 8 сентября (Люди защищаются в траншеях, вырытых саперами).

Наступление противника с утра 8 сент.

Положение противника к исходу 8 сент.

Общая схема высадки десанта противником на рассвете 7.9.1941г.

Снята копия в 4 экз. U.O. дело №346 лист 64.

Копир. Петрова

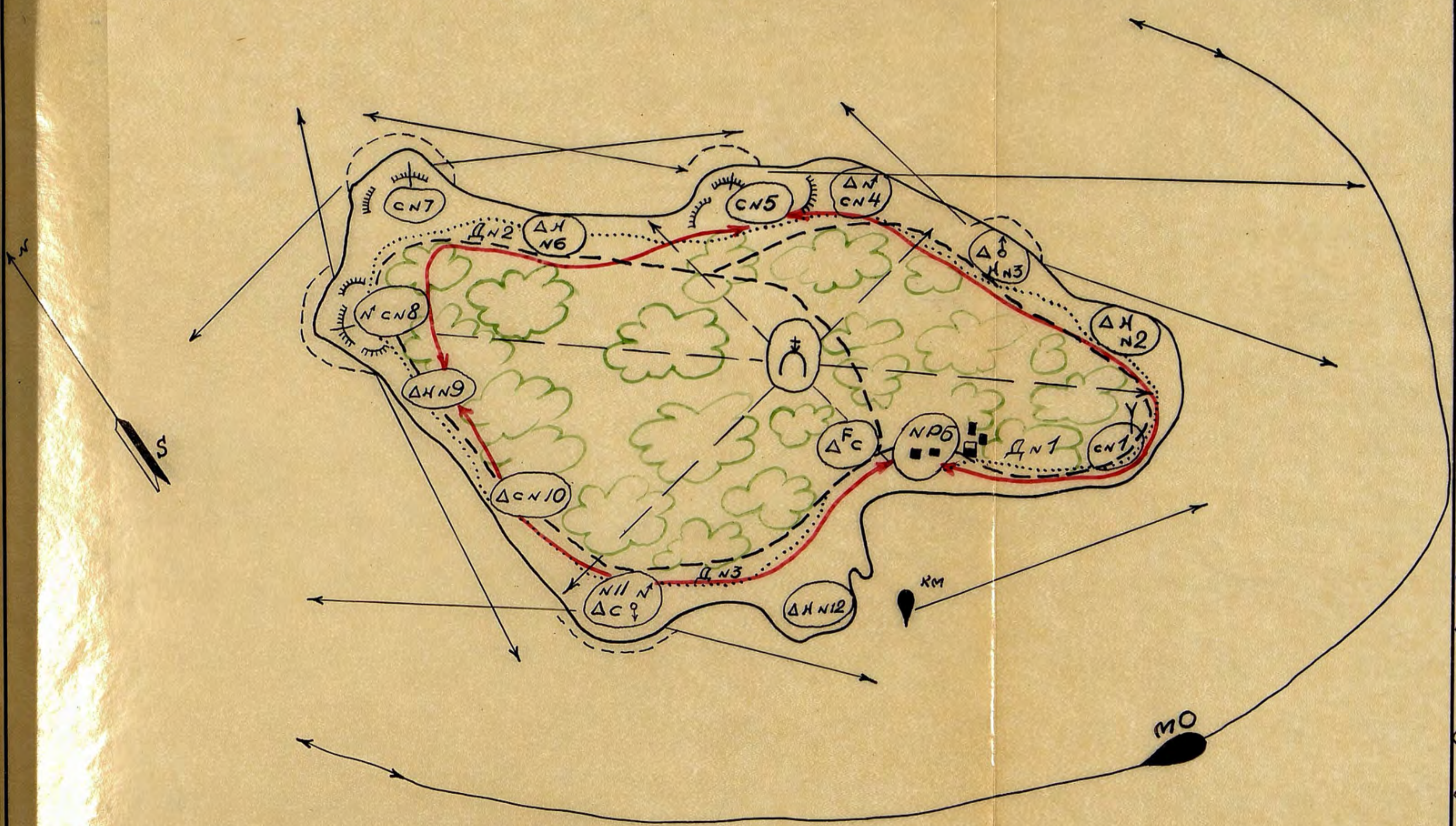
...ка
...ться
близко к берегу.

По получении донесений о событиях на острове бы

1) Вахтенный журнал КЛ "Бира", д. № 2587, л.л.44 и 50.

78

Схема обороны острова РАХМАСААРИ.



Съемка глазомерная

Масштаб 1:12000

Копир. Соловкина

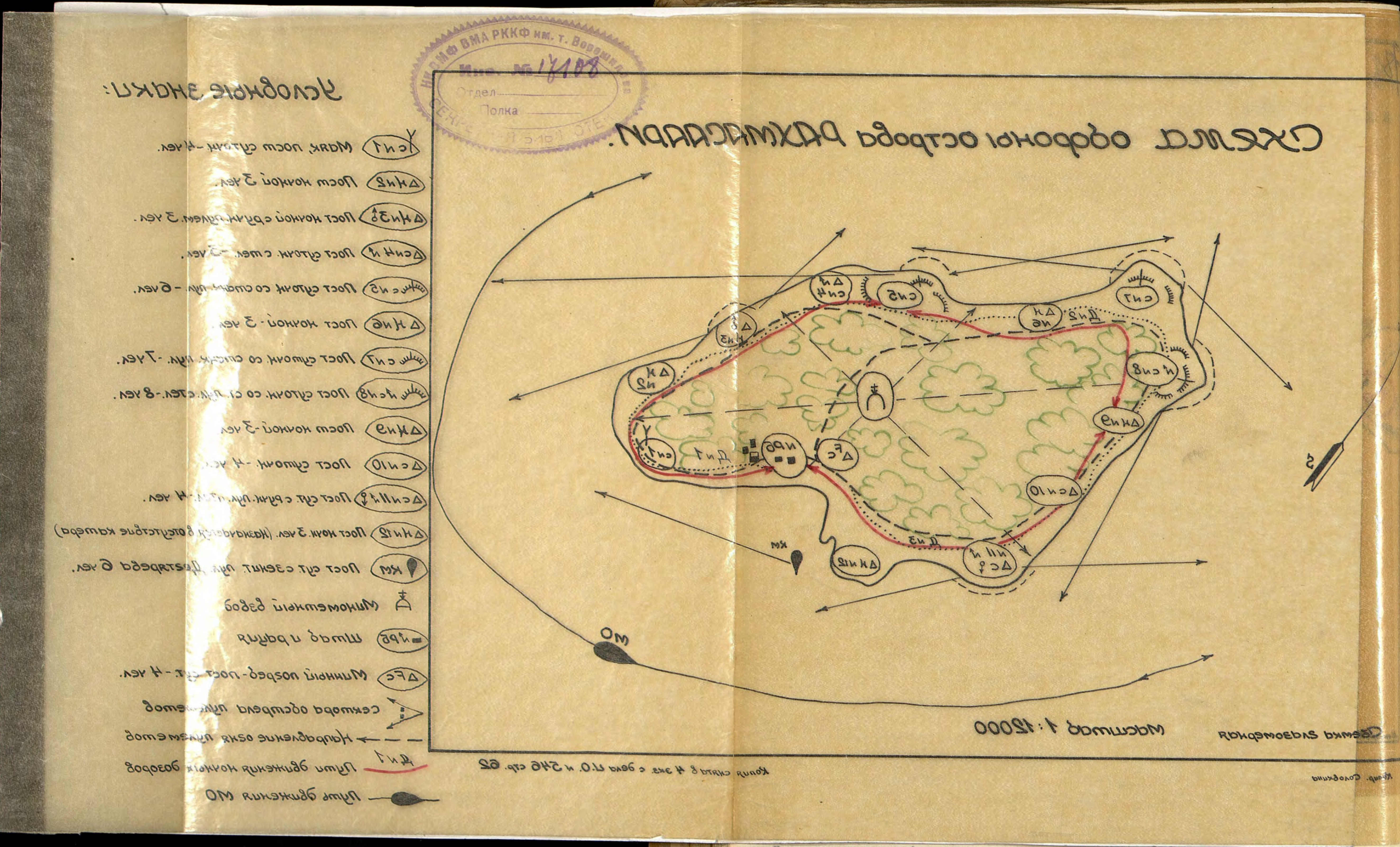
Копия снята в 4 экз. с дела И.О. № 546 стр. 62

Условные знаки:

- СN1 — Маяк, пост суточн. - 4 чел.
- ДНN2 — Пост ночной 3 чел.
- ДНN3 — Пост ночной с ручн. пулем. 3 чел.
- ДСN4 — Пост суточн. с тел. - 3 чел.
- СN5 — Пост суточн. со станк. пул. - 6 чел.
- ДНN6 — Пост ночной - 3 чел.
- СN7 — Пост суточн. со станк. пул. - 7 чел.
- СN8 — Пост суточн. со ст. пул. с тел. - 8 чел.
- ДНN9 — Пост ночной - 3 чел.
- ДСN10 — Пост суточн. - 4 чел.
- ДСN11 — Пост сут. с ручн. пул. и тел. - 4 чел.
- ДНN12 — Пост ночн. 3 чел. (Назначается в отсутствие катера)
- КМ — Пост сут. с зенит. пул. Дегтярева 6 чел.
- Минометный взвод
- NРБ — Штаб и рация
- ДFс — Минный погреб - пост сут. - 4 чел.
- Сектора обстрела пулеметов
- Направление огня пулеметов
- Дн1 — Пути движения ночных дозоров
- Путь движения МО

их на Рахмасаари.

Около 18.00 с острова прибыл пом.ком. взвода, доложивший, что 1 рота перешла к обороне. К 24.00 командир отряда поддержки, считая положение гарнизона безнадежным, запросил разрешение снять его с острова, но получил отказ.



действовала вообще очень нерешительно, опасаясь приближаться близко к берегу.

По получении донесений о событиях на острове был

1) Вахтенный журнал КЛ "Бира", д. № 2587, л.л.44 и 50.

создан отряд корабельной поддержки, в который кроме КЛ "Бира" вошли катер "МО" № 206 и пять катеров "КМ". Назначенный командиром отряда капитан 2 ранга АРСЕНЬЕВ вышел в 7.00 с о.Валаам в район операции на катере "МО" № 206 вместе с катерами "КМ".

В 9.00 для поддержки гарнизона Рахмасаари был переброшен взвод 2-й роты 3-го батальона с о.Хейнесинма в количестве 41 чел.с тремя станковыми пулеметами, а около 11.00 на юго-восточную часть острова высажена 1-я рота 3-го батальона /105 человек/ взятая на катерах с о.Валаам. Вместе с ротой для общего руководства действиями на берегу был высажен командир 3-го батальона полковник КАРГИН и военком батальона полк.комиссар БОНДАРЕНКО. Оба высадки произошли без помех со стороны противника.

К 11.00-12.00 десант противника после упорного сопротивления окружил и, видимо, уничтожил посты №№ 5-10. Гарнизон отошел в южную часть острова, заняв оборону на подступах к поселку. После высадки подкреплений предпринимались упорные попытки оттеснить противника, причем 1-й роте действовавшей на правом фланге удалось значительно продвинуться вперед. Катер "МО" № 206 неоднократно прорывался к северо-западной части острова, где продолжали сосредотачиваться плавсредства противника с новыми подкреплениями;он вел интенсивный огонь по берегу острова, утопил три катера и подбил несколько шлюпок противника. "Бира" по прежнему действовала нерешительно, ведя огонь с предела и бесцельно расходуя свой боезапас. Попадая под накрвтия батарей западного побережья, она быстро уходила из зоны обстрела, прекращая стрельбу.

Части, оборонявшие остров, испытывали недостаток в боезапаса, подача которого сильно затруднялась интенсивным артиллерийским и минометным огнем противника. Удалось перебросить на шлюпке лишь ограниченное количество мин и патронов. В предвидении необходимости дальнейшей посылки подкреплений, командир отряда поддержки получил приказание снять гарнизоны с близлежащих островов и перебросить их на Рахмасаари.

Около 18.00 с острова прибыл пом.ком. взвода, доложивший, что 1 рота перешла к обороне. К 24.00 командир отряда поддержки, считая положение гарнизона безнадежным, запросил разрешение снять его с острова, но получил отказ.

8.09 бой на острове продолжался. К утру противник подбросил новые силы. Донесения с острова говорили о стойкости его защитников, хотя общее положение и ухудшилось с отходом правого фланга. За 8.09 катер "МО" № 206, ведя огонь по берегу, израсходовал 430 снарядов 45 мм калибра. Нерешительные действия "Виры" дополнялись недостаточностью ее боезапаса, пополнить который было неоткуда.

С 00.00 до рассвета 9.09 было несколько попыток подать на остров боезапас и подкрепления живой силой, но все они отражались артиллерийским и пулеметным огнем противника. Командир отряда поддержки на основании не столь интенсивной перестрелки на острове, как прежде, полагал, что гарнизон почти уничтожен. Однако, установленная радиосвязь подтвердила стойкость наших частей, которые просили лишь подачи патронов и огневого содействия кораблей. Для ориентации кораблей поддержки, с острова была прислана схема расположения наших частей и огневых точек противника.

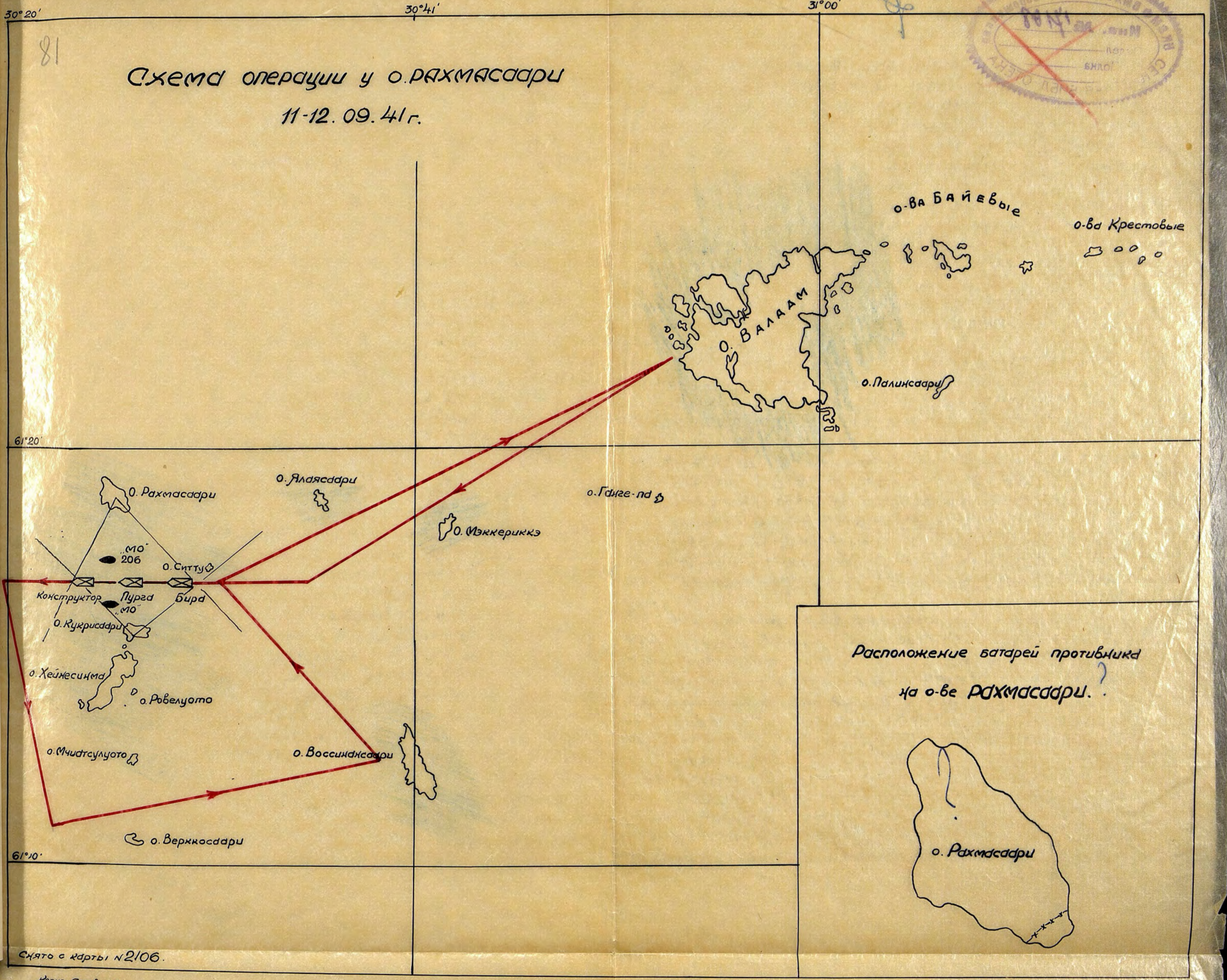
Во второй половине суток в район операции прибыл СКР "Конструктор". Однако его действия были весьма нерешительны: также, как и "Вира", он предпочитал держаться на больших дистанциях, опасаясь подходить на дистанцию действительного огня своей довольно сильной артиллерии. "МО" № 206 был весьма активен, выпустив за сутки до 300 снарядов.

Около 20.00 отряд поддержки получил данные о высадке отдельных групп противника на лежащий к югу от Рахмасаари о. Кукрисаари. Огнем "Конструктора" высадка была парализована лишь частично и противнику удалось просочиться на этот остров.

К концу суток 9.09 было признано невозможным организовать доставку боезапаса гарнизону Рахмасаари. В связи с этим, учитывая большую убыль в личном составе защитников острова, около 22.00 состоялось решение снять гарнизон. Такое же решение было принято и в отношении двух других островов западной группы - Хейнесинма и Верккосаари, на которых оставалось всего около 60 человек.

На рассвете 10.09 у о. Рахмасаари была подобрана шлюпка с пятью бойцами из состава гарнизона, которые показали, что небольшая группа из нескольких десятков человек во главе с полк. КАРГИНЫМ продолжает обороняться в траншеях в районе поселка, расстреливая последние патроны; в траншеях находится до 100 чел. тяжело раненых.

Схема операции у о. Рахмасаари 11-12.09.41 г.

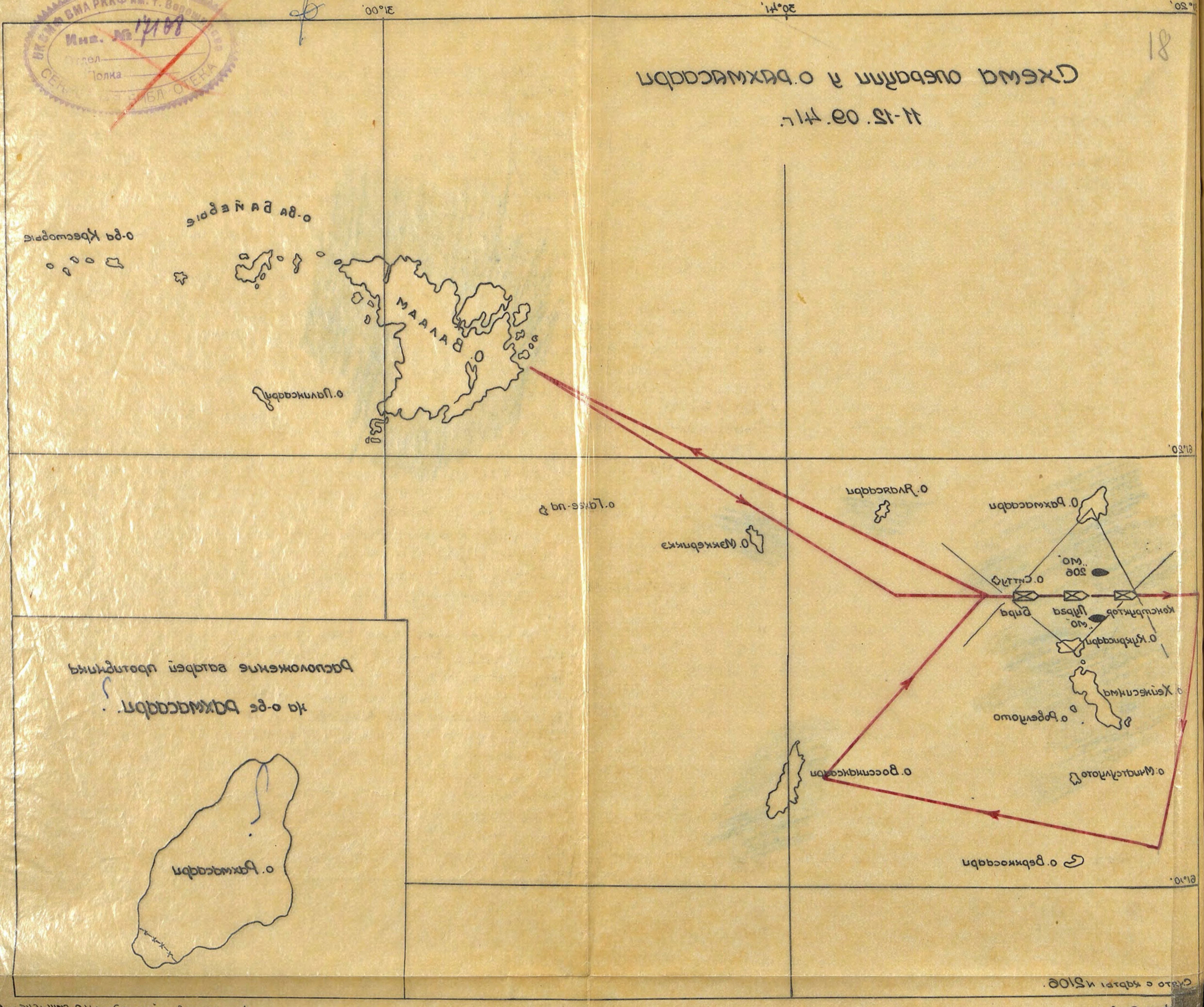


Копир. Соловкина.

Копия снята в „ “ экз. с дела И.О. ГМШ №546 стр.65

ВИСМФ БМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. № 17108
Отдел
Полка
Секретная библ-ка

18



Снято с карты №2106.

Копир. Соловкина.

К 9.00 гарнизоны с Хейнесиниа и Верккосаари были сняты. Что же касается гарнизона Рахмасаари, то все попытки снять его в течение дня и ночью успеха не имели. В ночь на 11.09 два катера "КМ" и катер "МО" находились в дозоре близ острова с задачей подбора выходящих на берег людей, однако подобрано никого не было.

11.09 в район острова на "Пурге" прибыл командующий флотилией капитан 1 ранга ХОРОШХИН. Ознакомившись с обстановкой, он произвел в ночь на 12.09 отрядом в составе: "Пурга","Конструктор", "Бира" и катеров "МО" №№ 206 и 261 обстрел Рахмасаари /см.схему/.

Действия кораблей вызвали сильный артиллерийский и минометный огонь не только с Рахмасаари, но и с о.Кукрисаари. Спустя два часа командующий флотилией, убедившись в отсутствии каких либо признаков деятельности наших частей на Рахмасаари, решил считать гарнизон погибшим, а остров полностью захваченным противником и свернул операцию.

Потери гарнизона о.Рахмасаари составили около 250 чел. убитыми и пропавшими без вести. За весь период с острова было снято лишь 7 раненых; кроме того 15 человек ушли на шлюпке и были подобраны нашими кораблями.

Захват о.Рахмасаари противником поучителен следующими особенностями:

а) Противник избрал моментом начала операции критическое положение под Шлиссельбургом, когда основная часть боевого ядра флотилии была оторвана от северного островного района и прикована к действиям в южной части озера.

Корабельный отряд, базировавшийся в это время на Валаам, был крайне малочислен и не мог полностью обеспечить задачу обороны всего островного района. В частности, почти не было катеров "МО", которые представляли собой наиболее маневренную и реальную в данной обстановке силу для предотвращения высадок десантов противника. В этот период в составе флотилии находилось всего 6 катеров "МО" /12 были отправлены в Ленинград на ремонт и 4 - переданы Кронштадтской ВМ базе/.

б) Противник, не располагавший другими средствами, кроме мелких катеров, мотоботов и шлюпок, предпринял вторжение на Рахмасаари со стороны материка после тщательной и

длительной подготовки, вновь применив тактику просачивания на острова в ночное время с последующим систематическим накапливанием сил и подброской боевой техники. Обеспечение высадки десанта осуществлялось артиллерийским огнем с побережья материка.

в) Отсутствие достаточного прикрытия острова с озерного направления, слабость сухопутной обороны и нерешительные действия "Биры" а затем и "Конструктора" позволили десанту противника скрытно подойти к острову, высадиться и закрепиться на нем, организовать питание выброшенных на остров частей, распространиться на Кукрисаари и, создав превосходство в живой силе и технике, предрешить исход всей операции в свою пользу.

г) Отряд корабельной поддержки действовал крайне вяло, боязливо и нерешительно, упуская время, отдавая инициативу в руки противника и переоценивая помехи его огня. В течение нескольких ночей подряд отряд поддержки не мог организовать подачу боезапаса гарнизону. Совершенно не была применена постановка дымзавес для уменьшения действительности огня противника. Наша авиация /также, как и авиация противника/ вовсе не участвовала в операции. Недостаток боезапаса в известной степени сказывался на действиях отряда корабельной поддержки.

д) Гарнизон острова, усиленный подкреплениями, держался весьма стойко и храбро, испытывая лишь недостаток в боезапасе и отсутствии должной огневой поддержки со стороны кораблей. В этом отношении сказались результаты боевой подготовки, проведенной 4-й морской бригадой на Валааме после неудачных десантных операций на островах Лункулансаари и Мантсинсаари.

е) Разбросанность островов западного сектора исключала возможность организации тесного огневого взаимодействия между отдельными островами. В этих условиях устойчивость островного района зависела от степени сопротивляемости отдельных островов. Опыт Рахмасаари показал, что эта сопротивляемость оказалась слабой.

- о -

Падение о.Рахмасаари и вся обстановка, сложившаяся на театре в начале сентября, заставили Главное командование СЗ направления отказаться от дальнейшего удержания островов северной группы и о.Коневец.

12.09 адм.ИСАКОВ передал приказание Главкома - снять все войска с этих островов.

Эвакуация островов Валаам, Байевых, Крестовых и др. островов северной группы происходила с 15 по 20.09. Руководство эвакуацией принял на себя командующий флотилией. 17.09 транспорт "Ханси" снял гарнизоны с островов Воссинансаари и Ялаясаари, а транспорт "Чапаев" - с островов Крестовых; гарнизоны были доставлены в Осиновец. Эвакуация Валаама и Байевых островов задержалась до 19.09 из-за погрузки матчасти и штормовой погоды.

С островов были сняты два батальона и две роты 4-й морской бригады, личный состав маневренной базы Валаам и свыше 5000 т.различных грузов и продовольствия. Из артиллерийского вооружения были вывезены две 120 мм и два 122 м орудия, 152 мм батарея на мехтяге и шестиорудийная 45 мм батарея. Двухорудийная 152 мм батарея системы Канэ, установленная на Валааме, была взорвана из-за невозможности транспортировки.

Эвакуация производилась на шести озерных /1000 т./баржах и двух транспортах, обеспечиваемых "Шугой", "Конструктором" и "Бирой".

Помех противника за время эвакуации не было и 20.09 личный состав гарнизонов и снятое имущество благополучно прибыли в Осиновец.

Подготовка и выполнение эвакуации о.Коневец происходили почти одновременно с эвакуацией островов северной группы, но в отличных от нее условиях. Вскоре после занятия Сортавахти противник установил на побережьи несколько артиллерийских и минометных батарей и начал систематические обстрелы острова, особенно района пристани. Вблизи острова неоднократно замечались катера противника, иногда открывавшие пулеметный огонь по побережью и пытавшиеся высадить отдельные группы диверсантов.

Остров не имел развитой береговой обороны, располагая лишь 152 мм гаубичной и 100 мм минометной батареями. Однако на нем имелись надежные укрытия, блиндажи и ДОТ'ы, постро

ные в свое время финнами.

Огневую поддержку гарнизона, состоявшего из 5-го батальона 4-й морской бригады, несла обычно одна из канлодок с приданными катерами "МО" и "КМ".

Эвакуацию Коневца предполагалось провести быстрыми темпами и в короткий срок. Сосредоточение плавучих средств и кораблей прикрытия началось 16.09, но засвежевшая погода с ветром от норд-оста не дала возможности приступить к эвакуации до 22.09. В течение 17 и 19.09 противник производил эпизодические артналеты по району пристани, куда личный состав гарнизона сосредотачивал имущество и боезапас.

22.09 с улучшением погоды в район операции прибыл "Конструктор" с командующим флотилией, решившим начать эвакуацию теперь-же. Вместе с "Конструктором" у Коневца сосредоточились канлодки "Нора" и "Олекма", катер "МО" № 261 и транспорт "Щорс" с баржей. Личный состав гарнизона было решено эвакуировать на боевых кораблях, имущество и боезепас - на барже.

В 8.00 плавсредства гарнизона /два барказа, две шестерки и два катера "КМ"/ начали погрузку батальона на канлодки и "Конструктор". С 11.00 до 16.00 корабли и батареи острова вели огонь по береговым батареям противника, которые в свою очередь, в 18.00 начали интенсивный обстрел района пристани. Кроме трех легко раненых краснофлотцев других потерь и повреждений не было, но подвести баржу к пристани не удалось.

В течение 23.09 продолжалась переброска личного состава и части имущества на корабли. Противник попрежнему вел редкую стрельбу по кораблям, сосредотачивая огонь главным образом по району погрузки. К 23.00 баржа под арт.обстрелом была подведена к пристани, а с утра 24.09 началась погрузка боезапаса, обоза и лошадей.

К 14.00 погрузка гарнизона и имущества была закончена полностью, на острове остались лишь подрывная партия из 10 человек для уничтожения построек и ДОТ'ов и два наблюдателя с ручным пулеметом. Ввиду ограниченной видимости противник артогня не открывал.

В 16.00 подрывники подготовили к взрыву при помощи бикфордовых шнуров два железобетонных ДОТ'а, монастырскую гостинницу и ряд других построек, а затем подожгли несколько деревянных зданий, блиндажей и ДЗОТ'ов. Противник от-

крыл редкий огонь по подходам к пристани. В 17.15 подрывная партия и наблюдатели прибыли на пристань, откуда в шлюпке перебрались на "Нору".

Вскоре на острове начались сильные взрывы, вслед за которыми противник открыл ураганный огонь по району пристани, продолжавшийся до 21.00. Корабли и баржа в это время уже отошли от острова в озеро и к исходу 24.09 благополучно прибыли в Осиновец.

- о -

Эвакуацией островов северной группы и Коневца закончился длительный период постепенного сокращения операционной зоны флотилии. С этого момента ее боевые действия начались развиваться в основном лишь в южной части озера и у обоих его побережий на флангах армий. Оставление островов нашими гарнизонами в условиях создавшейся обстановки на театре, начала осенних штормовых погод и приближения ледостава сделалось логически необходимым, так как острая проблема питания и поддержания боеспособности островов была непосильна для флотилии на данном оперативном этапе.

г) Десантные операции в районе Шлиссельбургской губы 20.09 - 2.10.41 /см.схемы/

Обстановка и задачи операций.

После занятия Шлиссельбурга противнику удалось распространиться по южному побережью озера до Липки и выйти на рубеж оз.Глухое, Рабочий поселок № 7, Поселок № 1 Эстонский, Мишкино, Горечье, Вороново, гора Пушечная, р.Назия. Дальнейшее продвижение противника было задержано и на данном участке фронта наступила известная стабильность.

Наши 48 и 54 армии готовили наступление с задачей выбить противника из Шлиссельбургско-Мгинского плацдарма и снять начавшуюся блокаду Ленинграда до начала ледостава на озере и наступления зимы. Флотилия должна была содействовать армии артиллерийскими обстрелами и высадкой десантов на побережьи Шлиссельбургской губы.

Десантные операции на побережье Шлиссельбургской губы в период с 20.09 по 2.10 проводились на основании приказа командующего Ленинградским фронтом № 0050. 1-й дивизии НКВД и батальону моряков флотилии ставилась задача овладеть Шлиссельбургом, наступая затем в юго-восточном направлении на соединение с частями армии у Синявино.

К этому времени флотилия не располагала ни батальоном моряков, ни достаточным количеством высадочных средств, т.к. эвакуация гарнизонов с островов еще не закончилась. Поэтому было приказано ограничиться высадкой группы из 80 краснофлотцев разведывательного отдела КБФ и 105 курсантов училища погранохраны НКВД с целью демонстрации активности и отвлечения внимания противника к побережью озера.

Высадка намечалась на берегу у Шлиссельбурга /ш=59°55'7 д=31°04'0/ имевшимися в наличии плавсредствами /пять катеров "КМ", восемь катеров "ЗИС" или "Ярославских" и десять армейских надувных лодок "АК-3"/. Пунктом посадки десанта был избран Осиновец, командиром высадочного отряда назначен флагманский штурман флотилии капитан-лейтенант Болтачи.

Обстановка, в которой предстояло начать десантные операции, осложнялась недостаточным навигационным оборудованием Шлиссельбургской губы. Хотя манипуляторная служба, отсутствовавшая с начала военных действий, к осени и была создана, но пока работала плохо. Специально оборудованные фарватеры и лоцманская служба отсутствовали, корабли пользовались данными лоции мирного времени, которые страдали рядом неточностей и погрешностей. Фактор обмеления озера на 1,5 м обычно не учитывался, приводя к частым посадкам на мель и камни даже мелких судов. Подходы к побережью губы изучены не были, подробных карт этой части озера вообще не имелось. Начавшиеся осенние штормовые погоды еще более осложняли невыгодные условия проведения десантных операций.

Неудачные выходы десантных отрядов 21-22.09.

Намеченный на 19.09 выход десантного отряда из-за штормовой погоды пришлось отложить. Состав отряда был несколько изменен и включал в себя бронекатер № 99, два кате-

ра "КМ", семь катеров "ЗИС" и десять лодок "АК-3".

Для обеспечения вывода отряда в назначенную точку был придан ТР "Совет", а у банки Железница выставлено гидрографическое судно "Сатурн", которое должно было ориентировать отряд о его месте в озере подачей проблесков фонарем Ратьера. Отряд вышел из Осиновца в 00.30 21.09. На рейде капитан лейтенант БОЛТАЧИ взял все катера и лодки на буксир "Совета" /хотя по первоначальному плану катеры должны были итти своим ходом/ и начал дальнейшее движение лишь с 2.00. Во время перехода до банки Железница на крутой волне буксирные концы начали рваться, приходилось неоднократно останавливаться и в темноте вновь заводить их, что затягивало движение. Решив, что с данными средствами продолжать операцию и выполнить ее до наступления рассвета не удастся, командир отряда лег на обратный курс и в 5.20 возвратился в Осиновец.

Повторный выход отряда в составе шести катеров "КМ", семи лодок "АК-3" и ТР "Совет" со 175 чел. десанта состоялся в тот же день в 23.15. Условия погоды: ветер норд-вест 4-5 баллов, волна 3-4 балла. Из-за ошибки в счислении ТР "Совет" вывел отряд вместо назначенной точки развертывания в точку на 2,5 мили восточнее, в район маяка Бугровский, что выяснилось с рассветом 22.09. Отсюда катеры "КМ" с десантом на борту и лодками "АК-3" на буксире пошли в точку развертывания, где начали пересадку бойцов на лодки, которые должны были продолжать дальнейшее движение к берегу самостоятельно. При сравнительно свежем ветре и большой волне лодки оказались не устойчивыми и начали перевертываться вместе с людьми причем двое бойцов утонуло. Из лодок утонуло две и одна была приведена в негодность. Катерам пришлось взять бойцов с лодок обратно и около 7.00 возвратиться к ТР "Совет". Командир отряда убедившись в непригодности использования лодок "АК-3" в данных условиях, не сделал попытки выбросить десант непосредственно с катеров, подойдя ближе к берегу, свернул операцию и в 10.00 возвратился в Осиновец, вторично не выполнив своей задачи.

Высадка и действия на берегу десантной группы подполковника ФРУМКИНА 23 - 25.09 /см схему/

Около 16.00 22.09 штаб флотилии получил через адмирала ИСАКОВА приказание командующего Ленинградским фронтом "выса-

дить во что бы то ни стало десант в назначенном месте в ночь на 23.09 для дальнейшего движения на Шлиссельбург".[1]

Из имевшихся в Осиновце плавсредств на ходу были лишь два катера "КМ", остальные находились в ремонте. Для высадки десанта /110 чел./ намечалось использовать речной мелкосидящий буксирный пароход "Харьков", поставив ему на буксир барказ /30 чел./, два бота /40 чел./ и два катера "КМ" /40 чел./. Вывод десантного отряда к месту высадки и прикрытие на переходе возлагались на катер "МО" № 206.

Около 21.00, когда десантная группа уже была посажена на плавсредства в гавани Осиновец, выявилось, что "Харьков" по состоянию погоды /ветер норд-вест 6 баллов, волна 5-6 баллов/ выйти в озеро не сможет. Для буксировки плавсредств было решено использовать катер "МО" № 206, стоявший на рейде. Однако, отыскать его в темноте и в условиях свежей погоды не удалось и, чтобы не терять время, пришлось начать операцию только с двумя катерами "КМ", на которые были посажены 40 краснофлотцев разведывательного отдела КБФ под командованием подполковника ФРУМКИНА. Руководство переходом и высадкой возлагались на начальника оперативного отделения штаба флотилии капитана 2 ранга ВИЗЕЛЬ. Задачи десанту изменены не были, после высадки он должен был ожидать подхода на следующую ночь второго эшелона, вместе с которым и начать движение на Шлиссельбург.

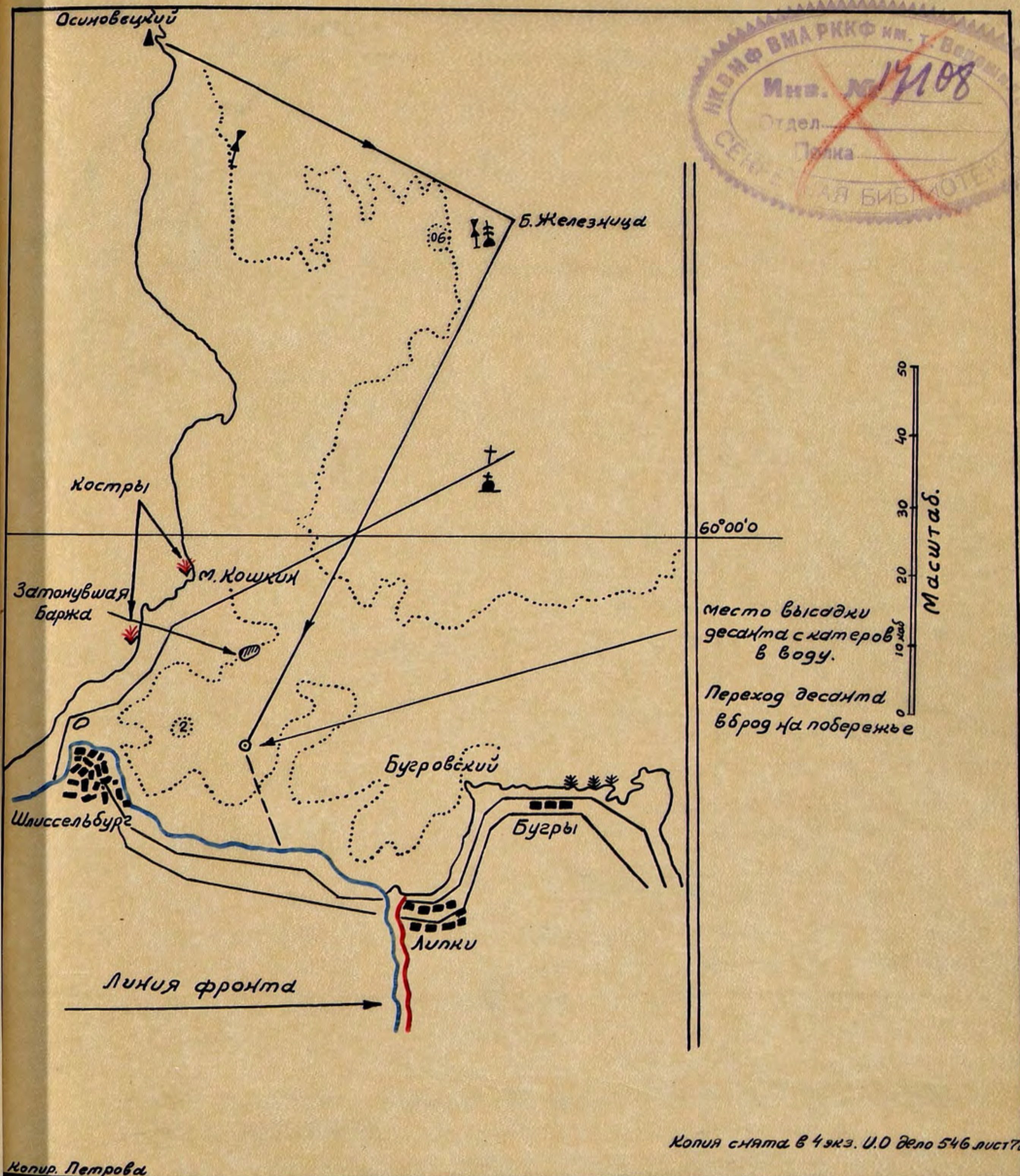
В 01.45 23.09 катера "КМ" с десантной группой вышли из Осиновца. Несмотря на шестибальный шторм и навигационные трудности перехода, которые лишь частично были обеспечены включением огня маяка Осиновецкий и зажжением в качестве береговых ориентиров костров на мысе Кошкин и у Посеченского створа, катера около 4.00 благополучно подошли в район высадки и приткнулись к мелководью /2,5-3 фута/, не допускавшему дальнейшее движение к берегу.

Бойцы были высажены в воду и, ориентируясь береговыми кострами и линией фронта, определявшейся траекториями осветительных ракет и трассирующих снарядов, прошли вброд около 1,5 миль и вышли на берег в 3 км западнее Липки, незамеченные противником. Катера "КМ", наблюдая за действиями высаженной группы и берегом, пробыли в данном районе до 6.15,

1) Дело № 451, л.л.47-48.

88

Высадка десантной группы подполков. Фрумкина 23.09.41 года.

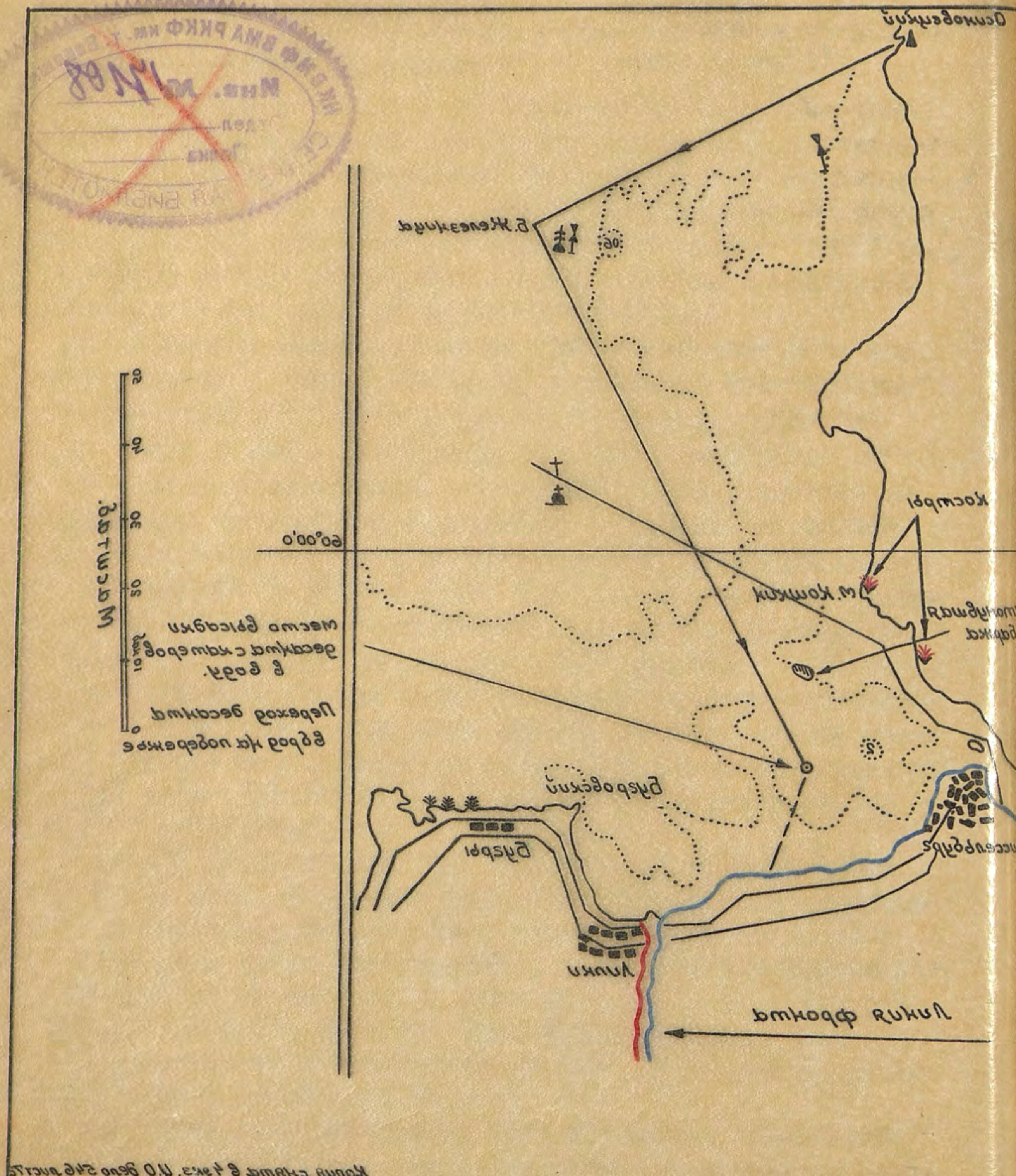


Инв. № 17108
Отдел
Полка

"КМ" № 13 с капитаном 1 ранга БОГОЛЕПОВЫМ. Капитан-лейте-

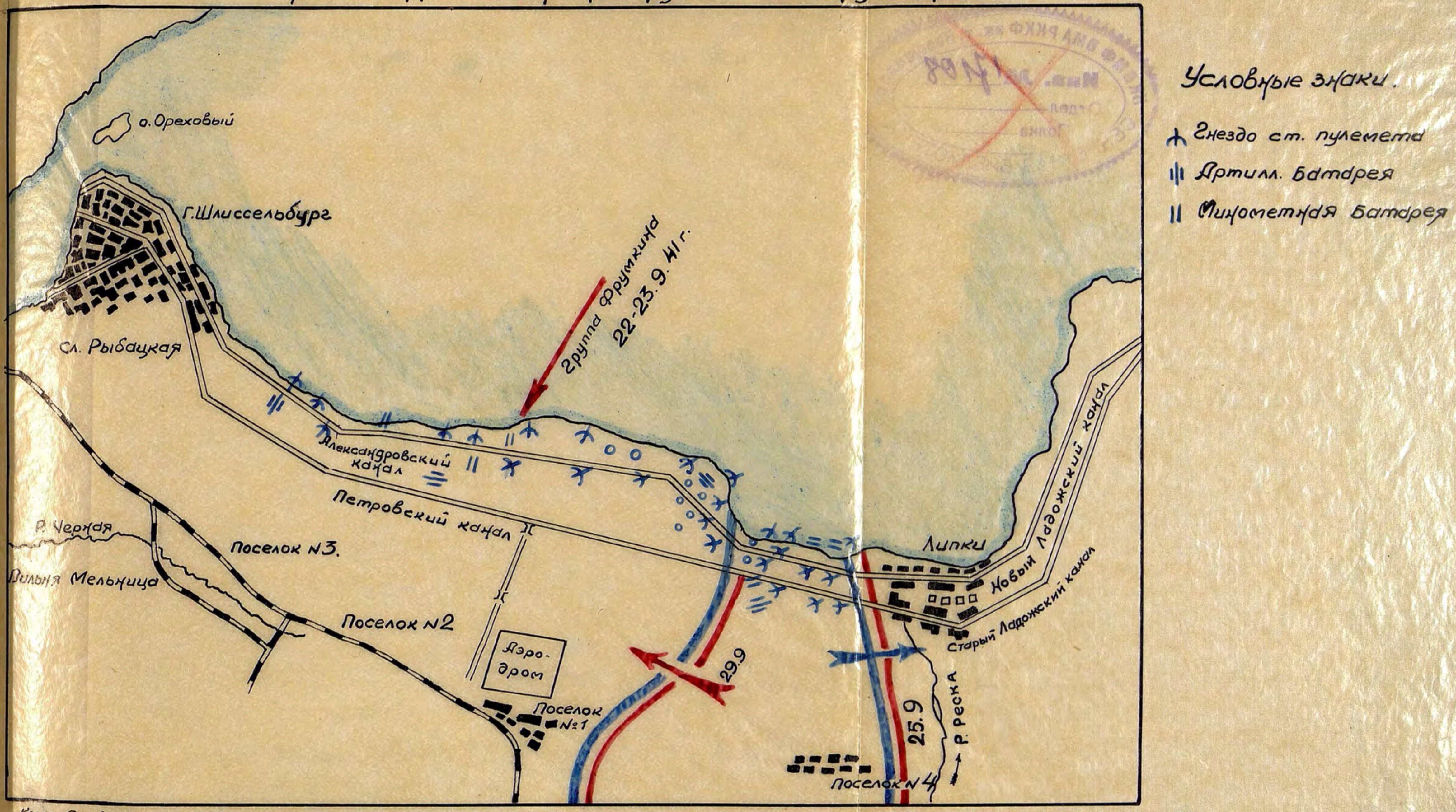
1) На самом деле, в это время к району Бугры подходили наши катеры для снятия с берега высадившегося туда накануне десантного отряда ст.лейт.ЯЩИНА /см.ниже/

Высадка десантной группы подполков. Фрушкина 23.09.41 года.



1) Дело № 451, л.л.47-48.

Обстановка в районе Шлиссельбурга на 25.09.41 г. разведанная десантной группой подп. Фрумкиным.



Копир. Соловнина.

Копия снята в 3х экз. с дела И.О. №546 стр. 75.

был назначен командир дивизиона катеров "КМ" капитан-лейтенант БОЛЬСЕВИЧ.

План операции разрабатывался совместно с командирами участвовавшими в ней без составления письменной документации. Десант должен быд следовать к месту высадки на семи катерах "КМ". Выход из Осиновца назначался с наступлением темноты в однокильватерной колонне, имевшей в голове катер "КМ" № 13 с капитаном 1 ранга БОГОЛЕПОВЫМ. Капитан-лейте-

1) На самом деле, в это время к району Бугры подходили наши катеры для снятия с берега высадившегося туда накануне десантного отряда ст.лейт. ЯЩИНА /см.ниже/



1) Дело № 451, л.л.47-48.

после чего к 8.00 возвратились в Осиновец.

Группа подполковника ФРУМКИНА ожидала высадки второго эшелона десанта в течение 23 и 24.09, не имея связи с Осиновцом и не зная обстановки, т.к. приданная ей радиостанция подмокла при высадке и вышла из строя. Подполковник ФРУМКИН первоначально хотел, не дожидаясь второго эшелона, выполнять поставленную задачу самостоятельно и выслал двух бойцов в разведку мест переправы через каналы. Однако, разведчики не вернулись, дав основания полагать, что небольшая десантная группа рано или поздно будет обнаружена противником.

В ночь с 24 на 25.09 группа слышала шум моторов на озере в районе Липки. Полагая, что это высаживается второй эшелон десанта[1], группа начала движение в данном направлении, но была встречена значительными силами противника и вступила с ними в бой.

Потеряв 4 чел. убитыми и 2 ранеными и нанеся, в свою очередь, значительные потери противнику, группа прорвалась через линию фронта, выйдя в район Бугры, откуда была доставлена через несколько дней в Нов.Ладогу. За время нахождения на территории противника группа добыла ценные данные о системе обороны побережья Шлиссельбургской губы /см схему/.

Высадка десантного отряда в районе Бугры в ночь на 24.09

/см.схему/

Второй эшелон десанта из 150 человек под командованием ст.лейтенанта АЩИНА было решено высадить на побережье Шлиссельбургской губы западнее Липки в ночь с 23 на 24.09. Руководство операцией возлагалось на начальника штаба флотилии капитана 1 ранга БОГОЛЕПОВА, первым заместителем которого был назначен командир дивизиона катеров "КМ" капитан-лейтенант БОЛЬСЕВИЧ.

План операции разрабатывался совместно с командирами участвовавшими в ней без составления письменной документации. Десант должен был следовать к месту высадки на семи катерах "КМ". Выход из Осиновца назначался с наступлением темноты в однокильватерной колонне, имевшей в голове катер "КМ" № 13 с капитаном 1 ранга БОГОЛЕПОВЫМ. Капитан-лейте-

1) На самом деле, в это время к району Бугры подходили наши катеры для снятия с берега высадившегося туда накануне десантного отряда ст.лейт.ЯЩИНА /см.ниже/

нант БОЛЬСЕВИЧ, шедший на втором катера, возглавлял группу из четырех "КМ", а два концевых - командир ОВР Осиновецкой базы ст.лейтенант БЕРГЕР. Из всех выделенных в операцию катеров только два /капитана 1 ранга БОГОЛЕПОВА и капитан-лейтенанта БОЛЬСЕВИЧ/ имели исправные компасы.

Для навигационного обеспечения были выставлены: на линии маяк Осиновецкий, буй Железница - гидрографическое судно "Сатурн", у буя Железница - катер "МО" № 206 и в точке ш=59°59'0 д=31°10'5 - катер "МО" № 216, которые должны были давать проблески фонарем Ратьера в сторону проходящих катеров для ориентировки. Кроме того, с той же целью снова были зажжены костры на берегу у м.Кошкин и Посеченского створа. В район островов Зеленцы заблаговременно вышел бронекатер № 99, имевший задачей огневую поддержку высаживаемого десанта.

В 22.10 23.09 при достаточно благоприятной погоде /ветер норд-вест 4 балла, волна 3-4 балла/ десантный отряд вышел из Осиновца. На переходе до буя Железница у головного катера "КМ" № 13 скис мотор. В темноте катер оторвался от колонны, не поставив в известность об этом весь отряд.

Остальные катера, не замечая отсутствия флагмана, продолжали движение, несколько уклонившись от заданного курса вправо и около 24.00 одни за другим начали садиться на камни в районе банки Железница.

Помогая друг другу сниматься с камней, катеры потеряли общий строй и только около 3.30 24.09 собрались вместе.

Выявив отсутствие катера "КМ" № 13 с капитаном 1 ранга БОГОЛЕПОВЫМ, капитан-лейтенант БОЛЬСЕВИЧ решил продолжать операцию самостоятельно. Вскоре отряд вышел в точку стоянки катера "МО" № 216, который дал катерам направление дальнейшего следования к месту высадки.

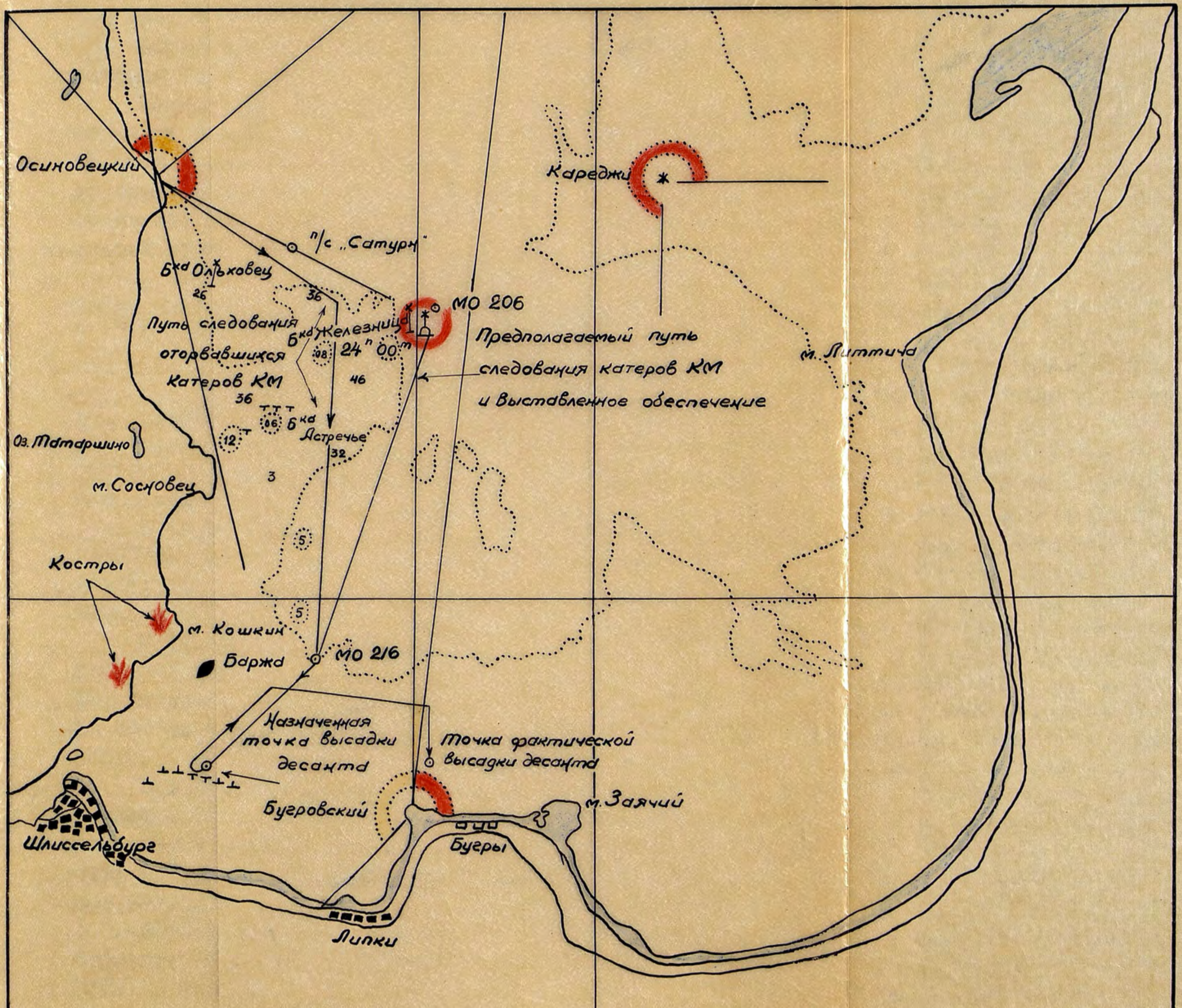
Около 5.00, находясь в 2-3 милях к норд-весту от маяка Бугровский, катеры приткнулись к подводной каменной гряде. Попытки обойти ее и найти выход на чистую воду не удавались. Близился рассвет, и капитан-лейтенант БОЛЬСЕВИЧ решил высаживать бойцов в воду с тем, чтобы добраться до берега в легко-водолазных костюмах. Однако, неправильно одев костюмы, бойцы начали переворачиваться в воде вверх ногами и не могли двигаться.

ИНВ. БФ БИЛ РККФ им. т. ...
Инв. №
Отдел
Полка
СЕКРЕТ... БИБЛИОТЕКА

90

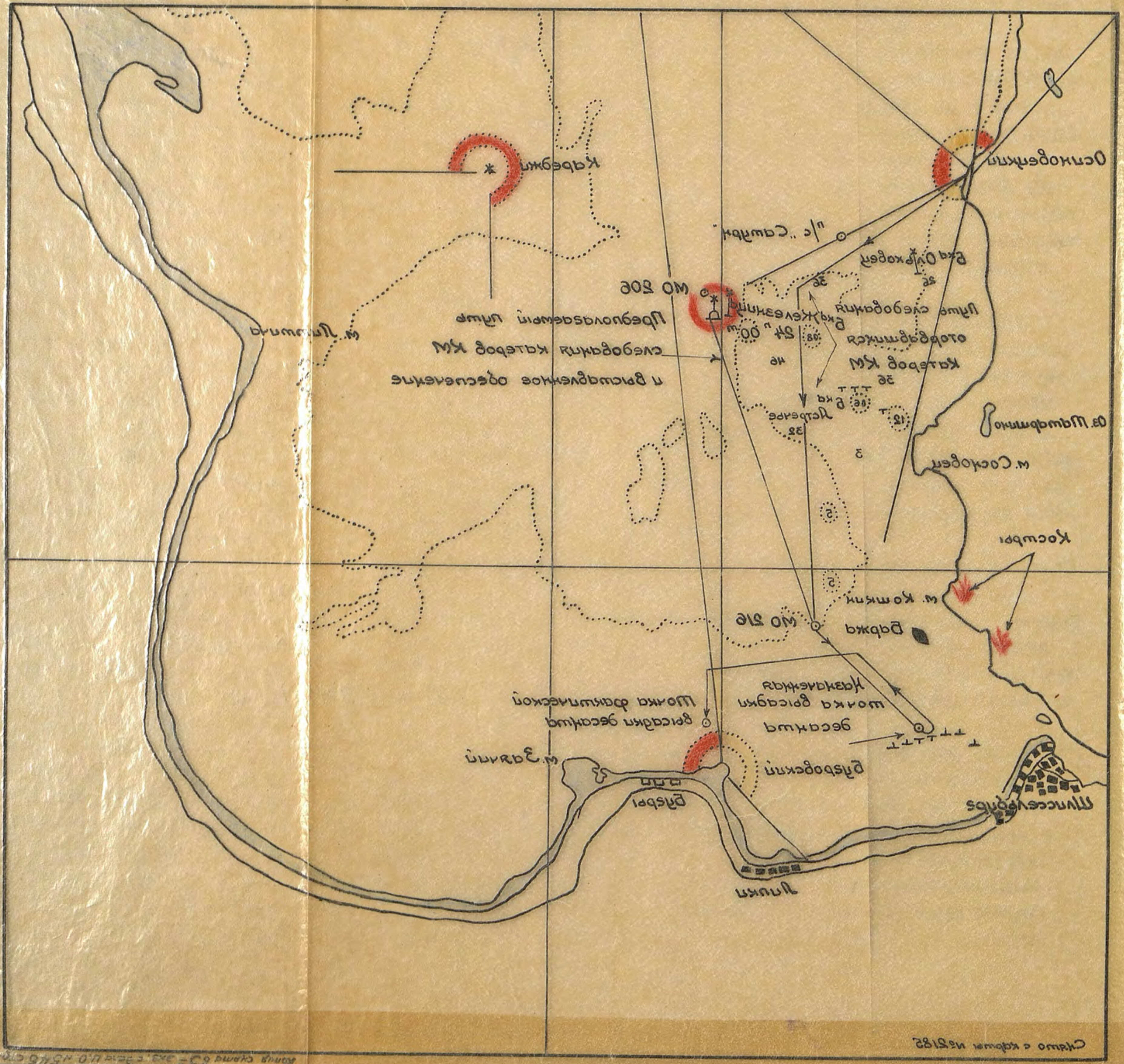
10

Высадка десантного отряда в районе Бугры, в ночь на 24.09.41 г.



Снято с карты №2185

Высадка десантного отряда в районе Бугры в ночь на 24.09.41 г.



Приняв людей обратно, капитан-лейтенант БОЛЬСЕВИЧ по совету ст.лейтенанта АЦИНА решил высадить отряд в районе Бугры, условия подхода к которому были более удобными, с тем чтобы оттуда он пробрался через линию фронта на территорию противника.

Высадка отряда закончилась к 9.00 и в 13.00 все шесть катеров "КМ" возвратились в Осиновец.

Катер "КМ" № 13 с командующим операцией, исправив повреждения мотора, в 00.10 подошел к стоявшему у буя Железница катеру "МО" № 206 и выяснив , что десантный отряд здесь не проходил, пошел один к назначенному району высадки. Не обнаружив там катеров, капитан 1 ранга БОГОЛЕПОВ лег на обратный курс и в 7.40 возвратился в Осиновец.

Выход отряда катеров к маяку Бугровский в ночь с 24 на 25.09.

Прибыв в Осиновец и выяснив, что десантный отряд ст. лейтенанта АЦИНА высажен в районе Бугры, капитан 1 ранга БОГОЛЕПОВ решил в ночь с 24 на 25.09 снять его оттуда и перебросить в назначенное место высадки.

В 14.05 24.09 бронекатер № 99 с капитаном 1 ранга БОГОЛЕПОВЫМ на борту вышел из Осиновца в точку ш=59°56'8 д=31°15'6 с задачей ожидать здесь в качестве ориентира остальные катеры, которые должны были подойти к 21.00.

В 17.15 шесть катеров "КМ", два катера "ЗИС" и две шестерки вышли из Осиновца на рейд, где были взяты на буксир катерами "МО" № 206 и 216, и под командованием командира отряда катеров капитана 1 ранга КЛЕВЕНСКОГО пошли в район Бугры.

При приходе на место около 21.00 отряд не нашел бронекатера № 99 в назначенной точке. Для поисков его и доклада капитану 1 ранга БОГОЛЕПОВУ о прибытии отряда был выделен один из катеров "ЗИС", которому удалось розыскать бронекатер лишь к 23.00.

В 24.00 капитан 1 ранга БОГОЛЕПОВ, приказав катерам приготовиться к посадке десантного отряда, пошел на катере "ЗИС" к берегу.

Около 2.00 25.09 началась перевозка десанта на двух шестерках, т.к. катера "КМ" не могли подойти к берегу ближе чем на 2-3 кабельтовых. Перевозка, занявшая около трех часов, закончилась к 5.00. В связи с приближением рассвета-капитан 1 ранга БОГОЛЕПОВ отказался от высадки десанта в район Липки и решил возвратиться в Осиновец, куда прибыл в 10.00.

Высадка десанта на побережье Шлиссельбургской губы днем 25.09 /см.схему/

На 25.09 линия фронта на Шлиссельбургском участке проходила через Липки, Рабочий поселок № 5, Гонтовая Липка, по р.Черная, Зап.стороне Тортолово, Поречье, сев.вост.окраина Вороново и далее по р.Назия.

Наши войска вели наступление на Синявино и Тортолово, имея приказание Главнокомандующего Северо-западным направлением Маршала Советского Союза тов.Ворошилова в ночь на 26.09 занять Синявино. Одновременно, днем 25.09 готовилось наступление на Шлиссельбург с запада, от Шереметьевки, и с востока, со стороны Липки.

Утром 25.09 флотилия, только что закончившая эвакуацию о.Коневец, получила приказание высшего командования высадить в 14.00 того же дня десант на побережье Шлиссельбургской губы. Задачи высадки и количественный состав десанта определены не были и в этих условиях высадку приходилось рассматривать как один из элементов общего комплекса наступательных действий армии на Шлиссельбургском плацдарме.

Подготовка к операции велась весьма спешно, без составления какой-либо документации и предварительных расчетов, исключительно распорядительным порядком. Местом высадки был выбран мыс в 2 милях восточнее окраины Шлиссельбурга, несколько удаленный от высоких каменных дамб Ново-Ладожского канала, на которых противник имел развитую систему огневых точек и узлов сопротивления.

Особенно остро стоял вопрос с формированием десанта, т.к. отряд ст.лейтенанта А ИНА еще находился в озере на переходе из Бугров, а в самом Осиновце из сухопутных частей

имелись лишь караульный взвод /44 чел./ и расчеты 176 зенитной батареи и минометной батареи, вывезенной с Коневца. Из транспортов на рейде стоял один "Чапаев", только что вернувшийся из операции у о.Коневец и не имевший угля.

В 09.30 командующий флотилией контр-адмирал[1] ХОРОШХИН отдал следующие приказания:

1/ приготовить ТР "Чапаев" к походу, погрузив на него уголь, продовольствие, дымовые шашки, караульный взвод и минометный расчет и вооружив бойцов всем имеющимся в Осиновце наличным оружием,

2/ приготовить пять катеров "ЗИС" и два барказа, посадив на них бойцов 176 зенитной батареи,

3/ выслать один катер "МО" к крестовой вехе Посеченского створа с задачей огневой поддержки десанта,

4/ развернуть "Сатурн" под госпитальное судно силами маневренно-хирургической группы,

5/ все приготовления закончить к 12.00.

После возвращения в Осиновец в 10.00 отряда с десантной группой ст.лейтенанта АШИНА состав сил и средств в предстоящую операцию был несколько изменен и расширен, а именно:

а) высадочные средства - пять катеров "КМ" /№№ 13,22,25,94 и 112/с четырьмя шестерками на буксире и четыре катера "ЗИС" /№№ 317, 318, 322 и 324/, на борту катеров 145 курсантов училища погранохраны и 40 водолазов разведывательного отдела КБФ. ТР "Чапаев" с двумя барказами на буксире, на борту 44 бойца караульного взвода;

б) конвоирование и поддержка - бронекатер № 99 и четыре катера "МО" /№№ 196, 206, 216 и 261/;

в) огневая поддержка - канлодки "Олекма" и "Бурея" и батареи артдивизиона полковника Туроверова /II-130 мм в д.Новая, III-100 мм на м.Кошкин, III-102 мм на м.Сосновец и II-76,2 мм зен. в Шереметьевке/;

г) в Осиновце в готовности к выходу в озеро - КЛ "Нора" и СКР "Конструктор"[2];

д) "Сатурн" в качестве госпитального судна.

1) Это звание он получил 19.09.

2) Приказание о готовности было отдано лишь в 15.45, после выхода десанта в операцию.

В 12.30-13.00 назначенные в операцию катера и корабли вышли из Осиновца; погода ветер норд-вест около 3 баллов, волна 1-2 балла. Командующий флотилией, взявший на себя общее руководство операцией, шел на БКА № 99. Конвоирование и высадка десанта были возложены на командира отряда катеров капитана 1 ранга КЛЕВЕНСКОГО, командиром десанта был назначен ст.лейтенант АЦИН.

Десантный отряд совершал переход тремя группами: в первой - катеры "МО" и "ЗИС" с шестерками на буксире; во второй, несколько восточнее - катеры "МО" и бронекатер № 99 и в третьей, еще восточнее - ТР "Чапаев" с барказами и "Сатурн".

Канлодки "Олекма" и "Бурея" шли в назначенную исходную позицию /у крестовой вехи Посеченского острова/ отдельно от отряда параллельными друг другу курсами.

К 15.00 отряд подошел в район Посеченского створа, откуда катеры "КМ" и "ЗИС", перестроившиеся в строй фронта, начали движение к берегу. Катеры "МО", выполняя задачи ПВО, сопровождали высадочные средства до линии безопасных глубин /40-50 каб. от берега/; часть из них вышла на ветер по Кошкинскому створу и начала постановку отсекающих дымовых завес между катерами с десантом и побережьем. Бронекатер № 99 с командующим флотилией шел в голове высадочных средств.

В 15.20 катеры "КМ" с десантом, находясь в 20 кабельтовых от места высадки, встретили мелководье и камни и дальше итти не могли. Первый эшелон десанта продолжал движение к берегу на катерах "ЗИС" и шестерках, противник открыл по нему сначала артиллерийский, а затем и пулеметный огонь. Бронекатер № 99 с дистанции 20-25 кабельтовых начал обстрел видимых огневых точек противника.

С 16.05 начались непрерывные массовые налеты авиации противника. Самолеты "Ю-88" группами по 10-15 единиц заходили со стороны солнца, сбрасывая с высоты 400-600 м серии бомб перпендикулярно курсу катеров с десантом.

В 16.15 первый эшелон высадился на берег и началась высадка второго эшелона, продолжавшаяся под воздействием авиации, артиллерийского и пулеметного огня противника до 16.45. В это же время высаживалась десантная группа с ТР "Чапаев", подвергшаяся штурмовому налету "МЕ-109", появившихся группами по 10-15 единиц.

Схема высадки десанта 25.09.41.

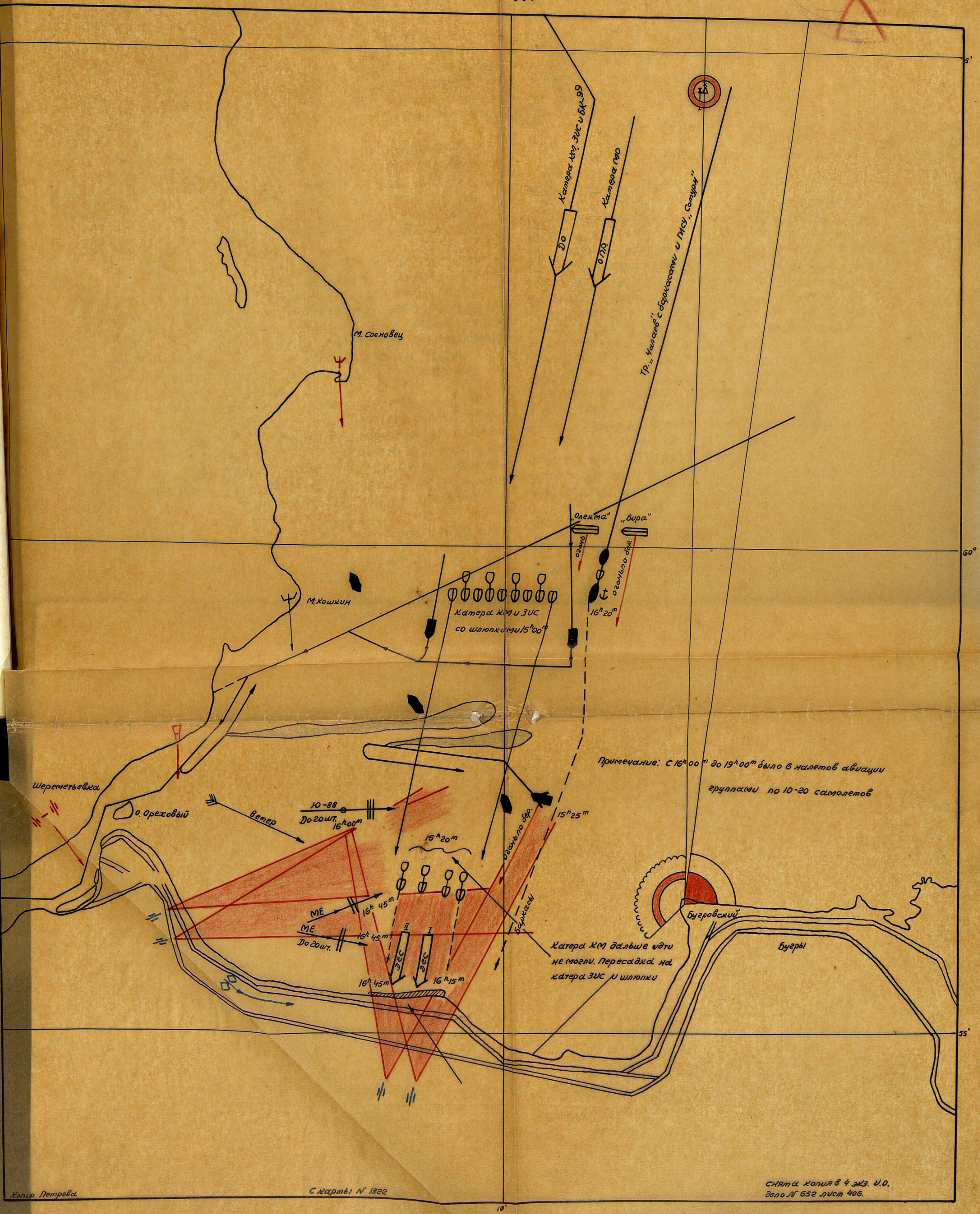



Схема высадки десанта
25.09.41.
Примечание: с 16.00 до 19.00 было 6 налетов авиации
противника по 10-20 самолетов

Преодолевая сильное сопротивление противника и неся большие потери, высадившийся десант залег на берегу.

В 17.10 в район операции была вызвана наша авиация, появившаяся в незначительном количестве около 17.30 и произведшая несколько бомбовых и штурмовых ударов по берегу.

В 17.15 в районе высадки десанта, появились танки противника, по которым батареи нашего артдивизиона открыли огонь. В дальнейшем противник начал усиленно бомбить с самолетов огневые позиции этих батарей и обстреливать их из минометов.

Действия канлодок, выделенных для огневой поддержки, развивались следующим образом. На подходах к крестовой вехе Посеченского створа "Олекма" села на банку, а "Бурея", придя в назначенную точку к 15.00 и не имея никаких конкретных задач по огневой поддержке, послала на имя зам. начальника штаба флотилии соответствующий запрос кодограммой.

В течение трех часов все ее участие в операции сводилось к отражению атак самолетов противника. Лишь в 18.10 к борту канлодки подошел "МО" № 216 с капитаном 1 ранга КЛЕВЕНСКИМ, который передал словесное приказание командующего подойти ближе к берегу и начать обстрел участка между местом высадки и Шлиссельбургом /участок этот был отмечен капитаном 1 ранга КЛЕВЕНСКИМ на походной карте "Буреи"/. Такое же приказание вскоре было получено и по радио от зам. начальника штаба флотилии.

В 18.26 "Бурея" снялась с якоря и пошла к побережью до линии 3,5 м глубин, где застопорила машины и начала подготовку к стрельбе. В 19.08 канлодка открыла огонь по площади с дистанции 42-45 каб. 76,2 мм шрапнелью. По наблюдениям командира разрывы были низкими и безусловно поражали противника. Однако, в 19.27 огонь пришлось прекратить, т.к. уже смеркалось и цель переставала быть видной. Всего за 20 минут было израсходовано 82 снаряда.

С наступлением темноты операция была свернута, у побережья были оставлены несколько "МО" с задачей подбора отдельных бойцов десанта выходящих к озеру. Утром 26.09 все суда возвратились в Осиновец.

Связь с десантом установить не удалось. Из всего состава /189 чел./ трое были подобраны катерами ночью у по-

бережья в озере, а одиннадцать человек прорвались через линию фронта и вышли в район Бугров. Таким образом, общие потери убитыми и без вести пропавшими составили 175 чел., или 92,6 %. В числе убитых при самой высадке был командир десанта ст.лейтенант АЦИН.

Из корабельного состава были утоплены авиацией два катера "ЗИС" и разбиты взрывной волной авиабомбы три шестерки и один баркас. Зенитная артиллерия "Бурей" и "Чапаева" подбила два "Ю-88".

Попытки высадок десанта силами 1-й СД НКВД в Шлиссельбург 26.09 - 2.10

26.09 началась подготовка к десантной операции против Шлиссельбурга силами 1-й стрелковой дивизии НКВД /командир дивизии - полк.ДОНСКОЙ/. Для руководства высадкой был назначен капитан 1 ранга КЛЕВЕНСКИЙ, переданный в подчинение полковнику ДОНСКОМУ и перешедший на КП артдивизиона в Нов.Кошкино.

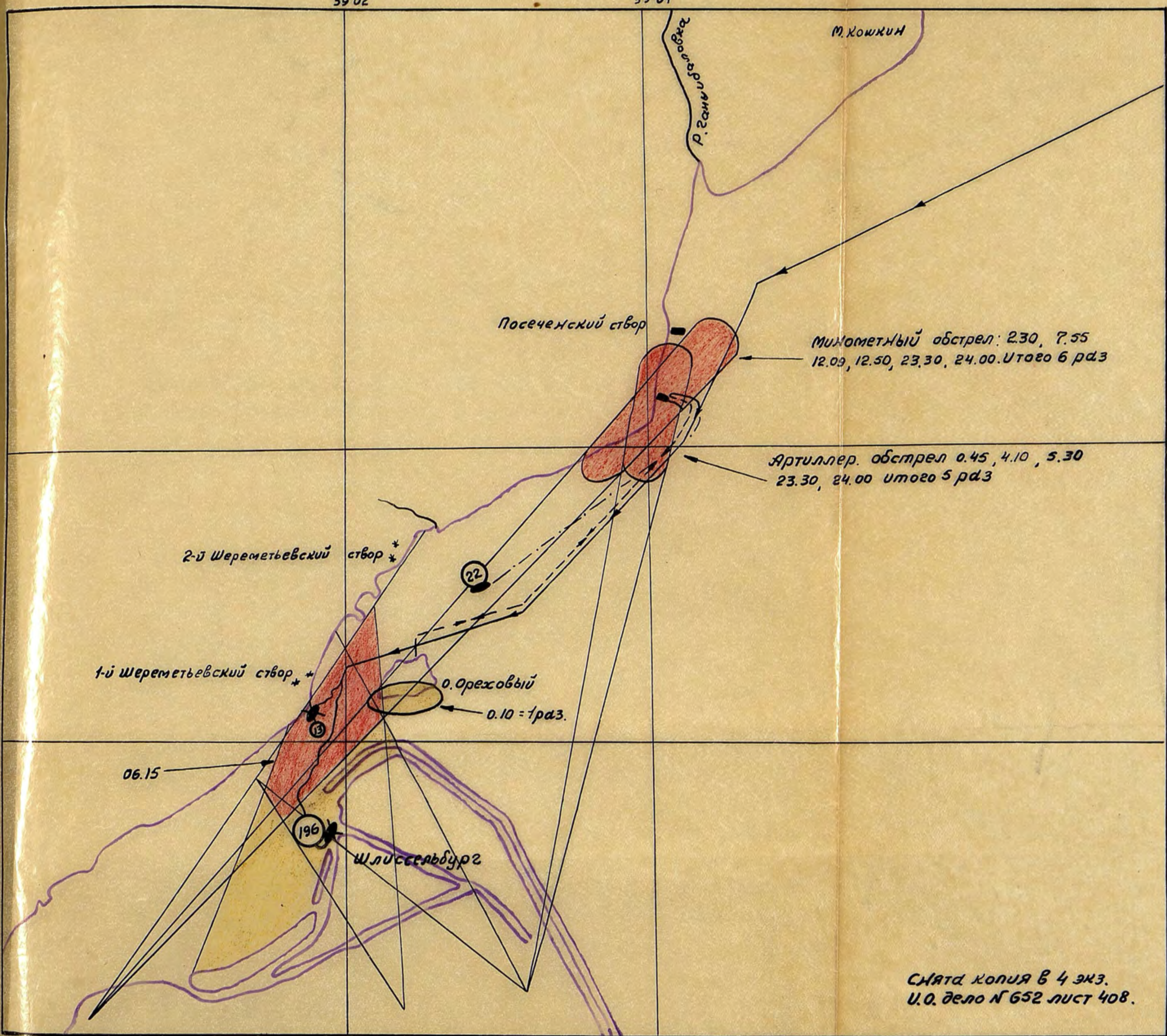
Командование дивизии решило высадить сначала один батальон в ночь на 27.09 на катерах "МО" и "КМ". Местом погрузки десанта была избрана пристань у Нов.Кошкино.

Капитан 1 ранга КЛЕВЕНСКИЙ дважды докладывал командиру дивизии свои соображения о невозможности высадки десанта непосредственно в Шлиссельбург на данных плавсредствах ввиду их большой уязвимости, а также передал имевшееся указание командующего флотилией не перевозить десант на катерах, но получил категорическое подтверждение принятого решения.

На доклад капитана 1 ранга КЛЕВЕНСКОГО начальнику штаба флотилии по этому вопросу тот ответил, что "приказом командующего флотилией он передал в распоряжение полковника ДОНСКОГО и должен выполнять его приказания, последний будет нести за них ответственность".

В результате большой оперативной напряженности за время предыдущих операций значительная часть катеров флотилии нуждалась в срочном текущем ремонте, другие же транспортные средства были заняты перевозками на озере. Поэтому в распоряжение капитана 1 ранга КЛЕВЕНСКОГО удалось выделить самое ограниченное количество плавсредств. Противник, обна-

Схема
движения десантного отряда 1 дивизии НКВД от Ново-Кошкинской пристани к Шлиссельбургу
27.09.41.



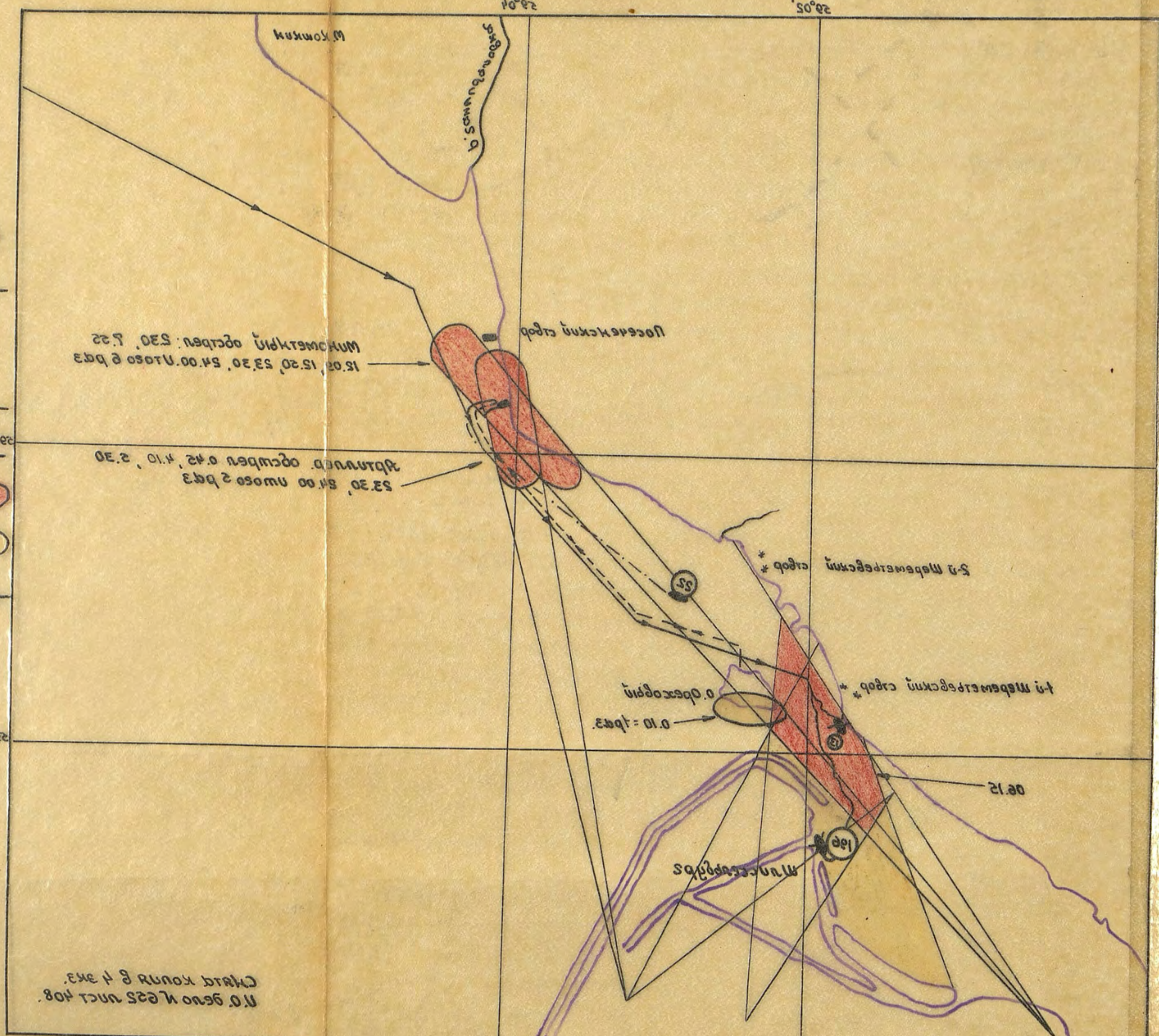
Условные обозначения

- Путь следования катера МО-160 к Н-Кошкинской пристани и путь следования катеров МО-196 и КМ-13 с баркасом для высадки десанта Шлиссельбурге.
- Путь следования катера КМ-13 по доставке боезапаса в крепость
- Путь следования катера КМ-22 с разведкой.
- Район артил. и минометного обстрела противником.
- Район пулеметного обстрела противником.
- Места гибели катеров МО-196 и КМ-13.

Копир. Петрова.

Схема
движения десантного отряда 1 дивизии НКВД
от Ново-Кошкинской пристани к Шлиссельбургу
27.09.41.

Ф ВМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. № 14108
Библиотека



Условные обозначения

- Путь следования катера МО-150 к Н-Кошкинской пристани и путь следования катеров МО-196 и КМ-13 с баржами для высадки десанта Шлиссельбург.
- Путь следования катера КМ-15 по доставке боезапаса в крепость
- Путь следования катера КМ-22 с разведкой
- Район артил. и минометного обстрела противником.
- Район пулеметного обстрела противником.
- Места гибели катеров МО-196 и КМ-13.

Комр. Петрова.

ружив их сосредоточение у Ново-Кошкинской пристани, начал периодический обстрел этого района из артиллерии и пулеметов и налеты авиации.

В 4.45 27.09 началась погрузка десантного отряда численностью в 95 человек /50 чел.- на "МО" № 196, 25 чел, на "КМ" № 13 и 20 чел. - на барказ/. В 6.00 десант отошел от Ново-Кошкинской пристани к Шлиссельбургу /см.схему/.

В это же время капитан 1 ранга КЛЕВЕНСКИЙ получил приказание полковника ДОНСКОГО: "Согласно решения Главкома приготовиться к высадке десанта в составе всей дивизии в 14.00". О полученном приказании и необходимости в связи с этим иметь максимально возможное количество перевозочных средств было доложено в Осиновец начальнику штаба флотилии.

Около 6.15, когда "МО" № 196, "КМ" № 13 и барказ с десантом вышли по фарватеру из-за о.Ореховый и направились к Шлиссельбургской пристани, противник открыл по ним интенсивный артиллерийский и пулеметный огонь. В 6.20 с наблюдательного поста артдивизиона было замечено, что оба катера получили прямые попадания, загорелись и вскоре затонули. О случившемся было доложено полковнику ДОНСКОМУ, который решил воздержаться от использования катеров для переброски десанта и временно приостановить операцию.

В 16.35 полковник ДОНСКОЙ поставил капитану 1 ранга КЛЕВЕНСКОМУ задачей высадку одного батальона с артиллерией и минометами в Шлиссельбургскую крепость /о.Ореховый/ с тем, чтобы в дальнейшем перебросить оттуда десант на шлюпках в Шлиссельбург.

Вечером 27.09 на Кошкинском рейде сосредоточились, кроме ранее находившихся здесь катеров "МО" №№ 206, 216 и 261 и "КМ" № 22, транспорты "Совет", "Щорс" и "Чапаев", ТЩ ТЩ № 63 и 82, буксиры "Норек" и "КП-19" и спец.судно "Связист".

Транспортные средства были распределены по задачам следующим образом. ТЩ № 82 - с 22.30 погрузка двух орудий ПТА и минометов с расчетами и трех тонн боезапаса; "Норек" с 23.30 погрузка двух орудий ПТА и трех тонн боезапаса; "Щорс" - с 1.00 28.09 погрузка бойцов батальона; ТЩ № 63 буксировка шлюпок к крепости; "Совет", "Чапаев", "Связист" и "КП-19" - в резерве.

В 23.30, с опозданием на час против плана, ТЩ № 82

подошел к пристани и встал под погрузку. Противник сразу же начал усиленный артиллерийско-минометный обстрел, освещая местность ракетами. Погрузка задерживалась, личному составу батальона приходилось укрываться от огня, двукратные попытки "Щорса" подойти к пристани и принять бойцов оказались безуспешными. Выгрузить на о.Ореховый принятую матчасть и боезапас в эту ночь удалось одному лишь ТЩ № 82, "Норек" сел на камни и свез команду на берег.

Учтя сильное огневое противодействие противника и затяжку с погрузкой батальона, вызванную наличием лишь одного пункта погрузки, полковник ДОНСКОЙ решил приостановить переброску батальона в крепость и использовать в дальнейшем для погрузок вторую пристань севернее Ново-Кошкинской.

Днем 28.09 противник продолжал артиллерийско-минометный обстрел кораблей на Кошкинском рейде и производил налеты авиацией, не нанеся, впрочем, никаких потерь и повреждений.

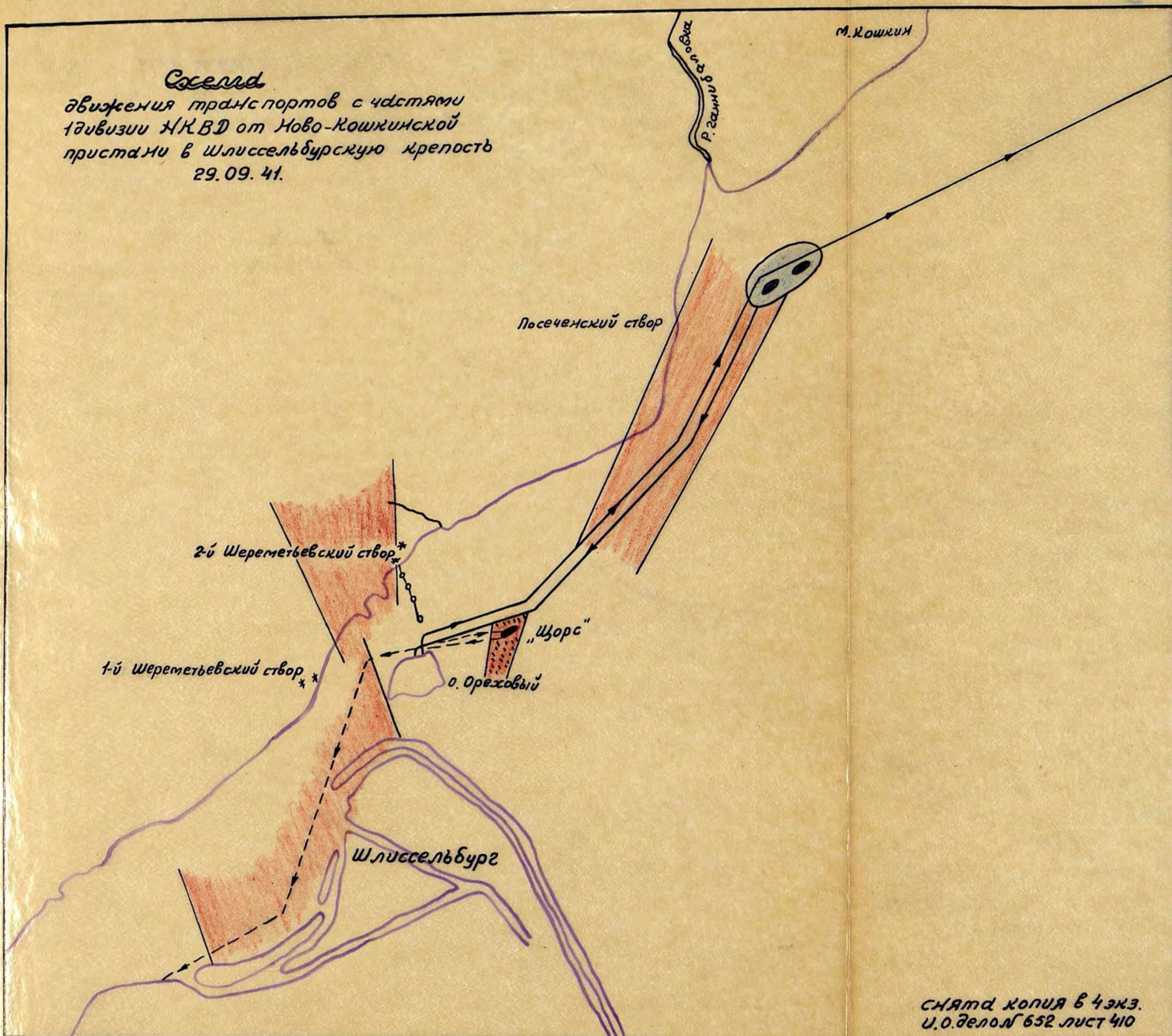
Для продолжения операции в ночь на 29.09 были даны указания: ТЩ № 82 - с 21.00 начать погрузку личного состава и матчасти с Ново-Кошкинской пристани, после чего отойти севернее и ждать приказаний о следовании к крепости; ТЩ № 63 - к 24.00 быть у новой пристани, где ждать освобождения шлюпок от переброски бойцов на "Щорс", а затем отбуксировать шлюпки к крепости: "Щорсу" - высадить в крепость 130 бойцов батальона, приняв их со шлюпок с Ново-Кошкинской пристани, "Чапаеву" - быть в резерве.

К исходу суток 28.09 тральщики и "Щорс" закончили погрузки, но ввиду хорошей видимости, вызванной освещением подходов к крепости заревом пожаров в Шереметьевке и Шлиссельбурге, несколько задержались с выходом.

Первым подошел к крепости и благополучно произвел выгрузку "Щорс", за ним - оба тральщика.

В 2.35 29.09, на обратном пути от о.Ореховый, "Щорс", имевший осадку около 2,7 м, сошел с фарватера и выскочил на каменную гряду в 100 м к осту от крепости. Посадка на камни была вызвана тем, что огни Кошкинского, Посеченского и Шереметьевского створов не были включены, катеры в качестве ориентиров не выставлялись, а баканы, ограждавшие фарватер, можно было рассмотреть в темноте с большим трудом и с близкого расстояния.

Секретно



Условные обозначения.

- Путь следования транспортов с десантом и отход после высадки десанта
- Отход транспорта „Щорс" после высадки десанта до посадки на мель и дрейф его после 16 ч. 24 м.
- Район стоянки транспортов с десантом до его высадки.
- Район минометного и арт. обстрела противником.
- Район бомбардировки самолетами противника.

Копир. Петрова

/120 чел/ [illegible] берег Невы.

[illegible] утром 2.10 ТЩ ТЩ № 63 и 82. [illegible] в районе Шлиссельбурга-

1) Дело № 2027, л.л.95-98

Все попытки сняться с камней своими силами и при помощи тральщиков ни к чему не привели. Близился рассвет, и в 5.29 было решено пересадить команду транспорта на ТЩ № 82, оставив на борту лишь 13 человек во главе с комендантом для выгрузки 45 мм пушки, боезапаса и др.ценного имущества на о.Ореховый.

Вскоре противник открыл по "Щорсу" сильный артиллерийский и минометный огонь прямой наводкой. Транспорт загорелся. Успев выгрузить пушку, боезапас и часть имущества, остаток команды сошел на остров.

Днем на транспорт начали налет самолеты противника, от близких разрывов бомб его сорвало с камней и понесло по течению Невы мимо Шлиссельбурга. Продолжая обстрел, противник вызвал на "Щорсе" новые пожары, в результате которых он сгорел.

Интересно отметить, что в своем донесении на имя командующего флотилией командир отряда транспортов ст.лейтенант БЕЛЯКОВ, находившийся во время операции на "Щорсе", указывал, что боевого приказа или каких-либо других указаний, кроме того что он является старшим в отряде, он не имел, все указания давались непосредственно отдельным кораблям. Насколько для него была ясна обстановка, свидетельствует тот факт, что утром 27.09 он получил информацию, что пристани в Шлиссельбурге находятся в наших руках и открытие огня противника именно с этого направления для него оказалось неожиданным.[1)]

По окончании перевозок транспорты и тральщики были отпущены в Осиновец. В ночь на 30.09 ТЩ № 82 доставил из Осиновца в крепость боезапас для высаженного батальона, взял на борт 13 человек команды "Щорса" и снял с мели "Норек" на обратном пути.

Утром 1.10 командир дивизии НКВД поставил штаб флотилии в известность, что ввиду получения новых установок от Главкома, связанных с намеченной высадкой десанта на другом направлении, начатая операция свертывается и необходимо выгруженную на о.Ореховый матчасть и часть батальона /120 чел/ вывезти обратно на правый берег Невы.

Поставленную задачу выполнили утром 2.10 ТЩ ТЩ № 63 и 82. На этом десантные операции в районе Шлиссельбургс-

1) Дело № 2027, л.л.95-98

кой губы закончились.

Основными выводами, вытекающими из оценки фактического хода событий с 26.09 по 2.10, следует принять следующие:

1) Десантные операции на побережьи Шлиссельбургской губы проходили в обстановке намечавшегося наступления армии, имевшего задачей обратный захват Шлиссельбурга и снятие блокады Ленинграда. От флотилии требовалось проявление активности с озерного направления. Однако, ясных и конкретных задач флотилии поставлено не было и все значение десантных операций свелось к демонстративным действиям и отвлечению внимания противника к озеру.

2) Десантные операции не были органически связаны с действиями армии, хотя и проводились в ее интересах. Таким образом, снова были повторены в новой обстановке ошибки июльских операций у островов Лункулансаари и Мантсинсаари, вопрос взаимодействия с армией попрежнему оказался не отработанным. Между тем, исход десантных операций зависел целиком от успешности действий армии и когда ее наступление на Шлиссельбургском плацдарме захлебнулось, зависимость эта сделалась вполне очевидной.

3) Десантные операции проводились крайне недостаточными силами и уже одно это обстоятельство ставило под вопрос, можно ли ожидать от них каких-либо ощутительных результатов. Флотилия не имела собственных сухопутных частей для десантных формирований, армия же их не выделяла. В этих условиях количественный состав десантных групп мог позволить лишь выполнение разведывательных и диверсионных задач, не больше. Высадка и действия группы подполковника ФРУМКИНА, единственная удачная из всех операций, подтверждает высказываемое соображение.

Что же касается попыток высадки десанта силами дивизии НКВД сначала непосредственно на пристани Шлиссельбурга, а затем через о.Ореховый, то попытки эти закончились неудачей по целому ряду обстоятельств, главнейшими из которых следует признать сильное огневое противодействие противника, недостаточность и уязвимость плавсредств и непродуманность всех вопросов обеспечения данной операции.

4) Характерной особенностью всех операций явилась их прямолинейность. Демонстративных, сковывающих и отвлека-

ющих внимание противника направлений предусмотрено не было. В этом отношении особенно показательны дневная высадка 25.09 и попытка высадки десантной группы в Шлиссельбург утром 27.09, имевшие своими результатами наиболее тяжелые потери.

5) Операции крайне растянулись по времени и переросли одна в другую. Это приводило к потере элемента внезапности, распылению сил и чрезмерной напряженность, выгодным для противника. Было бы более целесообразным провести одну-две хорошо подготовленные и продуманные операции, чем целую серию мелких и неудачных.

6) Подготовка и выполнение операций отличались отсутствием четкой схемы организации командования, плохим боевым управлением, спешкой, торопливостью, непродуманностью расчетов и неясностью задач для отдельных исполнителей.

Этими недочетами были пронизаны все операции, особенно дневная 25.09. Командующий флотилией, взявший в свои руки общее руководство ею и перешедший на бронекатер, фактически замкнул на себя все вопросы организации и боевого управления. Других ответственных исполнителей, кроме командира отряда катеров капитана 1 ранга КЛЕВЕНСКОГО, которому ввиде частных задач были поставлены конвоирование и высадка, и ст.лейт.АШИНА, назначенного командиром десанта, -выделено не было.

Вопросы огневой поддержки и взаимодействия были также не обработаны. Командир артдивизиона полк.ТУРОВЕРОВ получил лишь один составленный наспех ТУС, а канлодки "Олекма" и "Бурея" - письменные " предписания" в несколько строк. Никаких конкретных и ясных оперативных задач и тактических наставлений никто из них не получил. Корректировка огня батарей и канлодок катерами "МО", к чему имелась возможность, и прикрытие десанта с воздуха были не предусмотрены.

Отрицательные стороны организации командования и боевого управления были вскрыты также неудачным выходом десантного отряда в ночь на 24.09, когда потеря капитаном 1 ранга БОГОЛЕПОВЫМ управления отрядом привела к высадке группы на нашу территорию, т.е. к фактическому срыву всей операции.

7) Проведение операций сильно затруднялось условиями штормовой погоды, недостаточностью и непригодностью плов-

средств, а также крайне неудовлетворительным навигационно-гидрографическим обеспечением. Наличие каменных гряд на подходах к побережью Шлиссельбургской губы явилось неожиданностью, т.к. на морских картах этот район считался достаточно глубоководным /до 2 м/. Таким образом, еще раз была вскрыта важность изучения театра и заблаговременной подготовки его к боевым операциям.

8) Неудача дневной высадки 25.09 была вызвана, в основном, действиями авиации противника, которая фактически не встречала серьезных помех, благодаря слабой эффективности огня ЗА и отсутствию прикрытия десанта с воздуха.

9) Районы высадок оказались крайне неудачными: наличие преград для движения десанта вглубь материка ввиде приладожских каналов, открытая местность, сильная насыщенность огневыми точками и оборонительными сооружениями противника и т.п.

10) Операции протекали в обстановке высоко оперативного напряжения флотилии на данном этапе ее боевой деятельности/перевозки, поддержка флангов армии, эвакуация Коневца/, что бесспорно отразилось на ходе их выполнения.

11) Флотилия оказалась попрежнему не подготовленной к проведению десантных операций, несмотря на то что имела двухмесячный срок для учета и использования опыта июльских операций у Лункулансаари и Мантсинсаари. В частности, не были разработаны типовые предварительные наставления, основные расчеты, ТУС'ы и т.д. Даже за период с 20.09 по 2.10 также было можно кое-что сделать в этом отношении.

12) Основными причинами неудачи десантных операций надо признать: безуспешность наступления нашей армии, недостаточность сил и средств выделенных для высадок, сильное противодействие противника, плохую организацию, невыгодные метеорологические и навигационно-гидрографические условия обстановки.

д) Изменения в организации командования в связи с переподчинением флотилии непосредственно Военному Совету КБФ.

30.08 приказом Главнокомандующего Северо-западным направлением № 0019 было решено "для об'единения всех сил и средств привлеченных к морской обороне Ленинграда подчинить командующего Морской обороной Ленинграда Военному Совету КБФ[1]". Это был первый шаг к ограничению оперативной самостоятельности МОЛиОР, вызванный обстановкой, сложившейся на подступах к Ленинграду в тот период.

С 8.09, в связи с резким сужением операционной зоны КБФ, характеризовавшейся оставлением прибалтийских баз, перебазированием флота в восточную часть Финского залива и переходом штаба КБФ в Кронштадт, произошло новое сужение оперативной самостоятельности МОЛиОР.

Должность командующего МОЛиОР была упразднена и заменена должностью коменданта Морской обороны Ленинграда и р. Невы.

В этих условиях назрела необходимость пересмотреть вопрос о подчиненности Ладожской военной флотилии. 25.09 приказом Военного Совета Ленинградского фронта она была подчинена во всех отношениям Военному Совету КБФ.

Такая реорганизация командования имела бесспорное положительное значение, создавая предпосылки к единству руководства и увязке задач флотилии с общими оперативными задачами КБФ в наиболее острый момент обороны Ленинграда. Включение флотилии в единую оперативную схему обороны морских подступов к Ленинграду означало наступлений той стабильности в вопросе подчиненности флотилии, которая отсутствовала с самого начала военных действий.

Внешне же схема организации командования флотилией не претерпела в результате данного мероприятия каких-либо изменений и осталась прежней.

е) Операция по обстрелу Шлиссельбурга 20-21 и 23-24.10.

19.10 была получена шифротелеграмма № 2025 от командующего КБФ вице-адмирала ТРИБУЦ, в которой передавалось

1) Дело № 708, л.л.71-74

приказание командующего Ленинградским фронтом произвести операцию по обстрелу опорных пунктов противника на южном побережье Ладожского озера.

Для выполнения операции были выделены СКР "Конструктор" /Ш-100 мм/ КЛ "Лахта" /П-100 мм/ и "МО" № 205; последнему ставилась задача усиления ПВО кораблей во время нахождения их в озере.

Отряду, командиром которого был назначен командир дивизиона сторожевых кораблей капитан 3 ранга БАЛАКИРЕВ, была поставлена задача: к 17.30 20.10 быть в точке развертывания у буя Железница, откуда следовать на заданные огневые позиции и с 18.30 начать обстрел г.Шлиссельбурга с целью разгрома штаба пехотного полка противника, помещавшегося по Красному проспекту в здании бывших детских ясель. С рассветом 21.10 корабли должны были открыть огонь по опорным пунктам противника в Рабочем поселке № 5, Синявино и сев.западной окраине Шлиссельбурга. Одновременно указывалось быть в готовности втечение 20 и 21.10 к открытию огня по частям противника, появляющимся в районе Шлиссельбурга и каналов. Окончание операции - по особому приказанию.

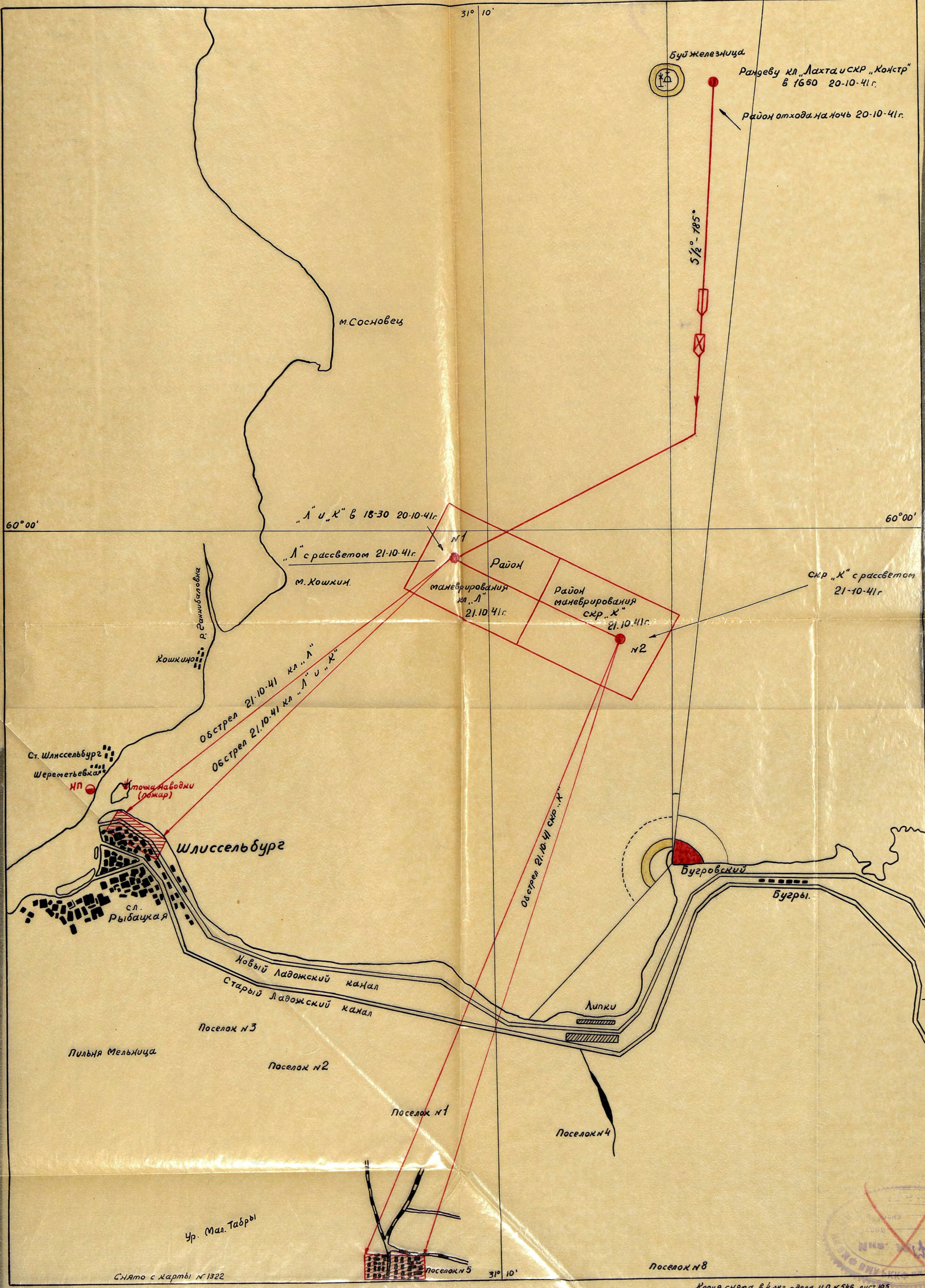
В 17.30 20.10 "Лахта" и "Конструктор, вышедшие из Свирской губы и Нов.Ладоги, встретились в назначенной точке у буя Железница. В 18.35, перейдя на огневые позиции в районе крестовой вехи Посеченского створа и став на якорь, они открыли огонь по Шлиссельбургу, избрав в качестве вспомогательной точки наводки очаг пожара на о.Ореховый.

Огонь велся до 20.45 с дистанции 77-80 кабельтовых, оба корабля израсходовали 118 фугасных снарядов. В основном, стрельба велась по площади, т.к. выносной наблюдательный пункт в Шереметьевке в связи с тем, что одновременно с кораблями по Шлиссельбургу вели огонь и батареи артдивизиона полк.ТУРОВЕРОВА, не мог отличать падений снарядов.

В результате сосредоточенной стрельбы береговых батарей и кораблей было отмечено лишь два прямых попадания в здание штаба пехотного полка./см.схему/.

На следующие сутки, с 7.25 до 7.30 "Лахта" обстреливала северо-западную окраину Шлиссельбурга, израсходовав 40 фугасных снарядов, а с 8.00 до 8.20 "Конструктор" - Рабочий поселок № 5 и Синявино, выпустив 30 фугасных снарядов по каждой цели.

Операция по обстрелу Шлиссельбурга
20-21. 10. 41 г.

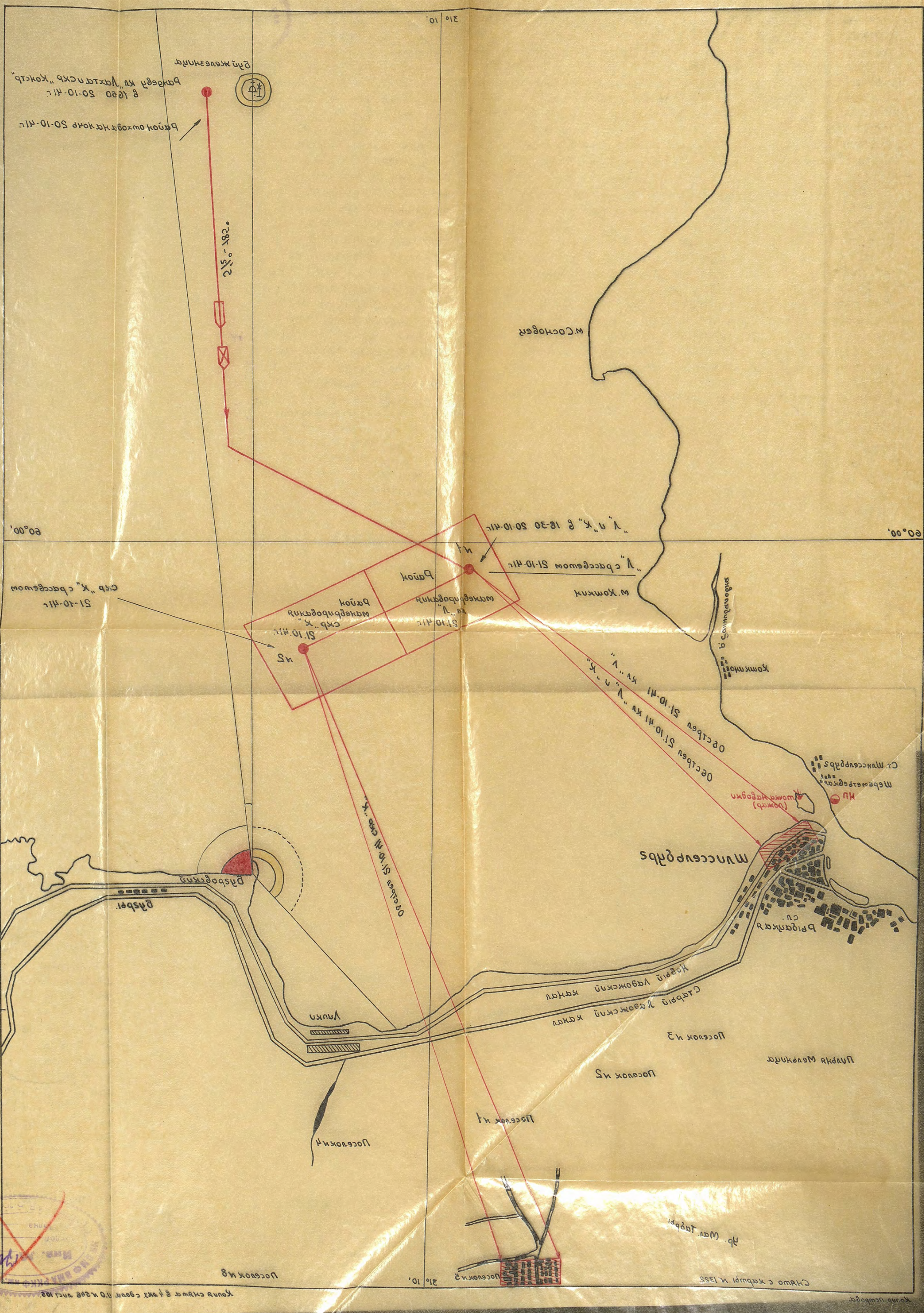


Копир. Петрова

Копия снята в 4 экз. с дела U.O №546 лист 105.

Операция по острову Шлиссельбург

20-21. 10. 41 г.



До 14.25 корабли находились на позициях в готовности к открытию огня по живой силе на побережье, после чего по приказанию командующего флотилией "Конструктор" ушел в Осиновец, а "Лахта" и "МО" № 205 - в Нов.Ладогу.

В 2.24 22.10, когда "Конструктор" принимал в Осиновце специальный груз, готовясь к походу в Нов.Ладогу, а "Лахта" еще находилась в озере на подходах к Волховской губе, было получено приказание командующего КВ возобновить операцию. Кораблям надлежало выйти на огневые позиции и ждать там указаний об открытии огня по береговым целям.

Ввиду этого, "Конструктор", прекратив погрузку, срочно вышел в Нов.Ладогу для приемки боезапаса и топлива. В 00.05 23.10 "Конструктор", а за ним в 00.47 и "Лахта", также пополнившая боезапас и топливо, вышли из Нов.Ладоги к бую Железница.

В 8.32 "Конструктор" пришел в назначенную точку, где стал на якорь, ожидая подхода "Лахты" и дальнейших приказаний по операции. В 12.41 туда же прибыла "Лахта". Задание на обстрел рабочих поселков №№ 4 и 5 и Липки было получено к исходу суток и выполнялось с рассветом 24.10, по каждому из районов было выпущено по 50 фугасных снарядов. Окончив обстрел, корабли вернулись в базу.

Вся операция прошла без помех со стороны противника хотя отдельные самолеты и показывались в районе огневых позиций кораблей. Общие результаты обстрелов, вследствие отсутствия продуманной системы наблюдения, целеуказаний и корректировки, остались не выясненными.

ж) Оперативные озерные перевозки частей Ленинградского фронта на Волховский фронт 24.10-18.11.

В середине октября обстановка на фронте 4 армии сложилась весьма неблагоприятно для нас. Противнику удалось, прорвав оборону армии, форсировать р.Волхов и развить наступление в северном направлении с задачей занять Волхов и Тихвин, перерезать ж.д магистраль Вологда - Волховстрой, соединиться со своими частями, действовавшими севернее р. Свирь и, тем самым, осуществить второе кольцо блокады Ленинграда. Части 4 армии, ведя ожесточённые бои, были вынуждены отходить под натиском превосходящих сил противника.

В этих условиях Военный Совет Ленинградского фронта поставил перед флотилией задачей произвести в самый кратчайший срок, использовав все наличные боевые и вспомогательные суда, оперативную перевозку действующих на Ленинградском фронте 44-й и 191-й пехотных дивизий и 6-й отдельной бригады морской пехоты из Осиновца в Нов.Ладогу для прикрытия дороги на участке Волхов - Тихвин.

24.10 командующий флотилией капитан 1 ранга ЧЕРОКОВ[1], на которого командующий КБФ возложил руководство операцией, прибыл с походным штабом из Нов.Ладоги[2] в Осиновец.

В Осиновце был развернут КП, имевший прямую телефонную связь с пунктами погрузок /пристани в Осиновце, бухте Гольсмана и Морья/. Составленный план перевозок предусматривал маршруты следования караванов озером, регулировочную службу, усиление ПВО рейдов, прикрытие истребительной авиацией кораблей и транспортов на переходах и т.д. Основным пунктом разгрузки войск являлась Нов.Ладога, дополнительным - бухта Черная Сатама на восточном побережьи Шлиссельбургской губы.

В 2.30 25.10 из Осиновца в Нов.Ладогу вышел первый караван в составе канлодок "Бурея" и "Нора", транспорта "Совет", тральщика № 82 и двух барж с 1074 чел.бойцов и материальной частью.

Дальнейшие караваны формировались и выходили по назначению непрерывным потоком и к 8.11 личный состав обоих дивизий и бригады морской пехоты был перевезен. Тылы дивизий перебрасывались до 18.11. Частые штормовые погоды, снегопад и появление льда на озере обусловливали перерывы в погрузках и движении караванов. Вся операция проходила под воздействием авиации противника как во время переходов в озере, так и в пунктах погрузки и выгрузки. В корабельном и транспортном составе потерь не было, имелись лишь незначительные повреждения отдельных судов и ограниченные потери в личном составе при воздушных налетах.

За период с 24.10 по 18.11 было перевезено:

бойцов - 20334,

орудий калибра от 45 до 152 мм - 129,

танкеток - 12,

лошадей - 974,

автомашин и тракторов -103, и много других боевых грузов и имущества.

1) Капитан 1 ранга ЧЕРОКОВ сменил контр-адмирала ХОРОШХИНА 12.10.

2) Штаб флотилии перебазировался из Осиновца в Нов.Ладогу 3.10.

флотилия, уже имевшая опыт войсковых перевозок при эвакуации дивизий с Кильпола и Раутилахти летом 1941 г., вполне справилась и на этот раз с возложенной на нее задачей, несмотря на тяжелые условия обстановки, в которых проходила операция.

В начале ноября, параллельно с продолжением перевозки войск, началась эвакуация озером рабочих некоторых из ленинградских заводов и их семьями. 4.11 СКР "Конструктор", имевший на борту одну из таких групп эвакуируемых, подвергся ночной атаке самолетов-бомбардировщиков в трех милях к осту от Осиновца на переходе в Нов.Ладогу. Прямым попаданием одной или двух /точно не установлено/ авиабомб носовая часть корабля была разрушена почти до мостика, причем погибло 168 пассажиров и 37 чел.команды; корабль вышел из строя.

Окончив оперативные войсковые перевозки, флотилия переключилась на выполнение своей основной задачи на данном этапе - перевозку грузов для Ленинграда и фронта.

з) Озерные грузовые перевозки на трассе Осиновец - Новая Ладога.

Как было указано выше, с началом блокады Ленинграда связь его с остальной страной могла поддерживаться только через Ладожское озеро, вследствие чего Военный Совет Ленинградского фронта поставил перед флотилией в качестве ее основной задачи - выполнение озерных перевозок.

30.09 постановлением Военного Совета за № 00306 флотилии дополнительно предписывалось закрепить для перевозок КЛ КЛ "Селемджа", "Бира", "Нора", "Бурея" и "Шексна", ТР ТР "Совет", "Чапаев" и "Вильсанди", ТЩ ТЩ №№ 37, 126 и 127 и буксир "КП-19". К перевозкам особо важных грузов разрешалось привлекать СКР СКР "Пурга" и "Конструктор" и КЛ "Лахта". Боевым кораблям, помимо прикрытия караванов и мест погрузки и выгрузки от воздушных налетов, ставилась задача и непосредственной перевозки людей и грузов.

Кроме кораблей флотилии к перевозкам был привлечен судовой состав Северо-западного речного пароходства /пять озерных буксиров и до 20 барж/.

Выделенные для перевозок средства были переданы в оперативное подчинение Уполномоченного Военного Совета Ленинградского фронта по перевозкам ген.майора интенд.службы ШИЛОВА, прибывшего на флотилию.

Структура руководства перевозками имела следующий вид. Общее руководство принадлежало Уполномоченному[1], непосредственное руководство и контроль осуществлял инспектор по водным перевозкам, назначенный приказом Народного Комиссара ВМФ. В Осиновце, где был создан военный порт Ленфронта, и в Нов.Ладоге постоянно находились представители уполномоченного и инспектора.

Перевозки протекали в непрерывном контакте с командованием флотилии. Штаб флотилии разработал документацию по организации конвоев, в которую вошли инструкции командирам конвоев, транспортов и буксиров и шкиперам барж, форма директивы на конвоирование и походные ордера караванов.

Обеспечение безопасности перевозок достигалось выбором курсов перехода, системой метеослужбы, организацией ПВО пунктов погрузки и выгрузки, прикрытием караванов с воздуха, стремлением уложить переходы в темное время суток и т.п.

Выполнение перевозок сильно усложнялось неблагоустроенностью пунктов погрузки - разгрузки на западном побережьи озера /Осиновец, бухта Гольсмана и Морья/ и недостаточным оборудованием главной базы Нов.Ладога. Эти обстоятельства приводили к задержкам с формированием и выходом караванов, а начавшиеся свежие и штормовые погоды, помимо того, влекли за собой многочисленные аварии барж. Баржи, в большинстве своем были непригодны к плаванию в озере в осенних условиях; половина из них принадлежала к типу речных, но и озерные баржи оказывались мало устойчивыми при ветре и волне свыше 4 баллов; отмечались случаи гибели барж с грузами и людьми от перелома на волне, заливания водой, расхождения швов и т.п. Наряду с этим восполнение потерь в баржах почти исключалось.

К другим факторам, в сильной степени отрицательно влиявшим на ход перевозок, следует отнести незначительную скорость караванов на переходах, делавшую их особо уязвимыми с воздуха, и необходимость, ввиду недостатка буксирных средств,

1) Должность зам.командующего флотилией по перевозкам к этому времени была упразднена.

применять для буксировок канлодки, что связывало последние при отражении воздушных налетов.

С самого начала перевозок активность авиации противника резко возросла. Начались систематические ежедневные бомбовые удары как по пунктам стоянок /Нов.Ладога, Осиновец, Морья и др./. так и по караванам в озере. Особых потерь эти налеты не приносили и от них пострадало, в основном, незначительное количество барж.

Из корабельного состава от попадания авиабомб погибли ТЩ № 122 /17.09, у банки Сев.Головешка, убито 15 чел./ и буксир "Водопад" /4.10, на переходе Осиновец-Нов.Ладога/ и получил серьезные повреждения СКР "Конструктор" /4.11, в трех милях к осту от Осиновца, погибло 37 чел. команды и 168 пассажиров/; мелкие повреждения имели КЛ КЛ "Селемджа" и "Бира", ТР "Совет" и ШХ "Учеба".

Остальные потери в кораблях были вызваны другими обстоятельствами: 20.11 на переходе из Нов.Ладоги в Осиновец в составе каравана был раздавлен льдами и затонул катер "МО" № 216, а 30.11 в сильный шторм перевернулся и погиб в Ш=60°31'0 Д=31°23'0 шедший с грузом в Осиновец под конвоем "Бурей" буксир "Норек". Гибель обоих кораблей обошлась без жертв.

Что касается перевозок, то наиболее напряженные из них происходили в октябре, когда из Осиновца в Нов.Ладогу и обратно корабли и баржи сделали 141 рейс и перевезли 22354 чел. и 22264 т различных грузов. Показательно, что основная масса людей /78,6%/ была перевезена на боевых кораблях; это обстоятельство было вызвано крайним риском подобных перевозок на баржах в условиях свежих и штормовых погод.

Перевозки продолжались до глубокой осени, несмотря на крайне тяжелые условия ледовой обстановки. 23.11 Военный Совет Ленинградского фронта в директиве за подписью ген-лейт.Хозина и тов.ЖДАНОВА А.А указал " продолжать до последней возможности перевозку грузов канлодками и транспортами отдельными рейсами с Нов.Ладоги на Осиновец и обратно".

Однако приближение полного ледостава заставило к началу декабря свернуть перевозки. Последние караваны пробивались через крепкий лед с помощью КЛ "Шексна", использованной в качестве ледокола, по суткам и более. С сен-

тября до декабря было перевезено 38446 человек и 41352 тонны грузов, из них: на Ленинград 7932 чел и 37886 тонн грузов и из Ленинграда 30514 чел. и 3466 тонн грузов. Подавляющее большинство грузов, перевезенных на Ленинград, составляли продовольствие /60,6%/ и боезапас /23,5%/.

Озерные перевозки, успешно выполненные флотилией в наиболее тяжелый период блокады Ленинграда, во многом способствовали героической обороне города.

и) Поддержка флангов 7 и 23 армий.

Поддержка левого фланга южной группы 7 армии.

Наступление противника вдоль восточного побережья озера к началу сентября, в основном, было приостановлено. Ко второй половине сентября линия фронта проходила по р.Свирь, причем оба берега от Хут-Лакты до устья находились в наших руках. Приозерный фланг обороны занимала южная группа 7 армии ген.лейт.ЦВЕТАЕВА, КП которого находился в Часовенной Горе /12 км. южнее Лодейного поля/ . Нижнее течение и устье р.Свирь обороняла приданная южной группе 3 морская бригада подполковника РОСЛОВА, КП бригады в Н.Шоткуса. В Свирице находился 2 батальон бригады. Вооружение бригады было крайне слабым: кроме неполного комплекта винтовок имелось всего шесть станковых пулеметов "Максим", семь ручных пулеметов и шесть 52 мм минометов, пушек вовсе не было.

Для поддержки левого фланга южной группы 7 армии был выделен отряд в составе КЛ "Лахта", БКА № 100, СКА "МО" № 205 и одного "КМ" под командованием командира 2 дивизиона канлодок кап.лейт.СИРОТИНСКОГО, находившегося в Свирице.

С первых же дней своего формирования отряд начал выполнять задачи огневого содействия левофланговым частям южной группы, ведя обстрел побережья занятого противником и глубины его обороны. Связь со штабом 3 Морской бригады осуществлялась через выставленный береговой НП и по телефону, а со штабом южной группы по радио, через специально прикомандированного от штаба флотилии офицера связи ст. лейтенанта КОРАБЛЕВА, и личным общением командира отряда.

"Лахта" почти непрерывно находилась на огневых позициях у восточного побережья Свирской губы, БКА № 100 и "МО" № 205 стояли в Свирице в 15 мин.готовности к действиям против возможных переправ противника на нижнем те-

чении реки, катер "КМ" был придан "Лахте" для связи.

Операции по поддержке фланга начались 11.09, когда "Лахта" по приказанию ген.лейт. ЦВЕТАЕВА вела огонь по Кут-Лахта с задачей отвлечь внимание противника от переправы наших частей на левый берег Свири для занятия линии обороны. В дальнейшем "Лахта" с огневых позиций в Свирской губе и БКА № 100 с плеса р.Свирь и устья р.Оять вели систематические обстрелы Кут-Лахта, Горка, Гумборица, Сегежи и др. пунктов с целью создания помех накапливанию противником живой силы для наступательных действий и форсирования р.Свири, подавления обнаруженных огневых точек и т.п. Порядок вызова огня был следующий. Штаб 3 Морской бригады давал соответствующую заявку по телефону на КП штаба южной группы, откуда оно по радио передавалось на канлодку. Приданная офицеру связи ст.лейт.КОРАБЛЕВУ радиостанция была маломощной и работала на общей для всей флотилии волне, что отнимало много времени на передачу заявок. В дальнейшем от такого порядка вызова огня пришлось отказаться и передавать заявки по телефону непосредственно в Свирицу, откуда они дублировались на "Лахту" радиостанцией "МО" № 205.

Все стрельбы проводились без корректировки, по площадям. Командование Морской бригады не занялось этим вопросом, хотя с отряда и посылался специальный корректировщик-лейтенант.

Отсутствие карт совместных действий заставляло переносить координаты целей с сухопутных карт масштаба 1:500000 на морские, что, естественно, приводило к грубым неточностям. Сухопутных карт района нижнего течения Свири первое время не было ни у кап.лейтенанта СИРОТИНСКОГО, ни в штабе 3 Морской бригады и только впоследствии их прислали в 4 экз. из Нов.Ладоги.

Несмотря на примитивную организацию огневой поддержки, командование 3 Морской бригады давало стрельбам кораблей положительные оценки и было недовольно лишь тем, что они мало стреляют. Недостаток боезапаса и трудность его подвоза озером в условиях осенних штормовых погод действительно давали себя знать. Несколько раз из-за невозможности подвезти боезапас озером приходилось использовать для этой цели автотранспорт. Аналогичное положение было с углем, запасы которого были эвакуированы из Свирицы.

22.09 БКА № 100 был вызван врид.командиром 3 Морской бригады к Н.Шоткуса, где получил задачу обстрелять предполагаемое место огневой позиции батареи противника на правом берегу Свири. По выполнении задачи бронекатер был оставлен на реке, командир катера указывал командованию бригады на рискованность стоянки на виду у противника и просил разрешения вернуться в Свирицу, но получил отказ. На следующий день 23.09, БКА № 100 был внезапно обстрелян артбатареей противника с правого берега прямой наводкой и загорелся. Из личного состава было убито 6 человек, в том числе командир и военком и 2 ранено; бронекатер вышел из строя и был отведен на капитальный ремонт в Нов.Ладогу. Вместо него отряду был придан БКА № 99.

Выполняя огневые задачи по обстрелу пунктов, расположенных в глубине обороны противника, "Лахте"приходилось вплотную /на 8-10 каб./ подходить к побережью Свирской губы, становясь на якорь. Вначале противник не оказывал никаких помех, ограничиваясь полетами отдельных самолетов-разведчиков. Однако, вскоре им были установлены на берегу у м.Габанов и знака Зубец две двухорудийные 105 мм подвижные батареи, которые начинали открывать огонь при каждом появлении канлодки в зоне их обстрела. Борьба с этими батареями была крайне затруднительна; ответный огонь "Лахты" по вспышкам выстрелов противника, естественно, не давал никаких результатов.

6.10 "Лахта" подверглась безрезультатному налету "МЕ-110", обстрелявшего корабль из пулеметов и сбросившего две бомбы, а 14.10 выходила в Свирскую губу специально для обстрела батареи на м.Габанов. Было израсходовано девять 45 мм трассирующих гранат и три 100 мм фугасных снаряда с дистанции 27 кабельтовых, батарея на огонь не отвечала.

На обратном пути при плохой видимости и грубой ошибке в счислимом месте /на 30 каб.восточнее истинного/ "Лахта" села на Стороженский риф, откуда была снята ТЩ № 63 и буксиром "КП-19", не имея повреждений.

Просьбы командира отряда оказать содействие в подавлении береговых батарей противника авиацией, а также придать отряду еще одну канлодку остались не реализованными, т.к. вся оперативно приданная флотилии авиация использовалась исключительно для прикрытия перевозок, на которых было занято и большинство боевых кораблей.

Несмотря на все трудности, отряд продолжал систематически выполнять свои задачи. 20.10 "Лахта" была отозвана из Свирицы для получения других заданий и больше туда не возвращалась. Огневую поддержку остался выполнять один БКА № 99 /"МО" № 205 ушел в Нов.Ладогу по вызову командования флотилии еще 15.10/.

Поддержка фланга 23 армии.

К началу сентября линия фронта на Карельском перешейке стабилизировалась и проходила, примерно, в пределах старых границ с Финляндией /до 1939 г./.

Для огневой поддержки правого фланга 23 армии на позиции в районе Тозерово с 20.09 постоянно находилась одна из канлодок. С 20 по 30.09 эту задачу выполняла "Бира".

21.09 на побережьи был выставлен наблюдательный пост, имевший телефонную связь с фланговым 588 СП и визуальную - с канлодкой.

До 24.09 "Бира" не получала от полка огневых задач, подвергаясь неоднократным налетам самолетов-бомбардировщиков.

25.09 канлодка получила приказание обстрелять дорогу от Туомела до Метсяпирти. Обстрел был произведен тридцатью снарядами 100 мм калибра с 18.20 до 20.25 с корректировкой наблюдательного поста 260 ГАП. Стрельба получила хорошую оценку.

27.09 "Бира" дважды /с 16.00 до 16.25 и с 17.25 до 17.30 открывала огонь по позициям артиллерийских и минометных батарей на побережье в районе Туомела, Сеппяля, израсходовав восемнадцать 100 мм снарядов.

29.09, с 03.01 до 03.40 и с 13.05 до 13.15, канлодка снова вела методический огонь по дороге Туомела, Метсяпирти и батарее противника, выпустив двадцать четыре 100 мм снаряда. Огонь корректировался тем же постом и привел батарею к молчанию.

30.09 "Биру" сменила "Олекма", получившая от командования 23 армией задание высадить в ночь на 2.10 группу из 12 разведчиков в тыл противника в районе м.Ярисевиниеми.

Высадку намечалось произвести со шлюпки, буксируемой катером "МО", но ввиду неприбытия катера из Осиновца было решено использовать для операции канлодку.

Выход на Тозерово был назначен на 20.00 1.10, а сама высадка с 02.00 до 04.00 2.10. Фактически, "Олекма" вышла в 21.30 и пришла в точку близ м.Ярисивиниеми к 04.00 2.10. Для ускорения переброски людей шлюпкой "Олекма" подошла к берегу на 5-7 кабельтовых. Шлюпка с разведчиками отошла от борта в 04.15, после чего канлодка легла в дрейф.

Высадка группы вследствие наличия камней у берега несколько затянулась и закончилась незамеченной противником в 05.15. Начав отходить обратно, шлюпка с трудом выгребала против волны; близился рассвет и для приема шлюпки на буксир "Олекма" снова подошла к берегу. При отходе канлодки в озеро с берега открыли огонь сразу три батареи: одна /45 мм/ с м.Илянниниеми, вторая /152 мм/ с м.Тайпало и третья /100 мм/ из района Ярисивиниеми.

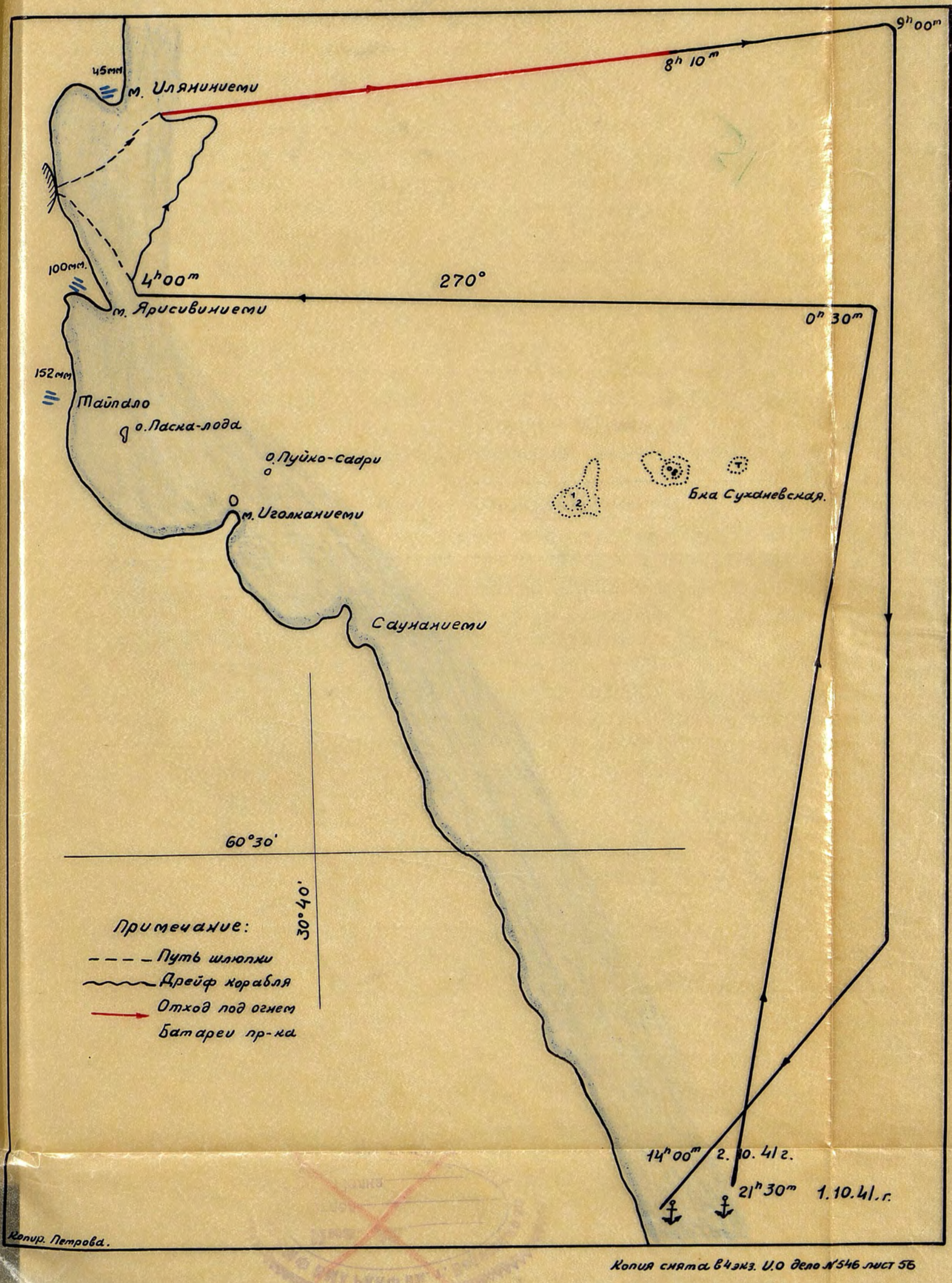
Имея незначительную скорость хода, канлодка находилась под обстрелом в течении 50 минут; стрельба батарей была довольно меткой, имелся ряд накрытий, осколками снарядов был ранен один краснофлотец.

4.10 "Олекма" снова обстреливала побережье, а ночью находясь в 3 милях от Тозерово, подверглась бомбежке и пулеметному обстрелу с самолета противника; бомбы упали в стороне от корабля, а пулеметной очередью был легко ранен один краснофлотец. 5.10 канлодка уничтожила своей артиллерией две батареи противника и разбила обоз. Обе стрельбы корректировались с берега. Метеорологические условия в эти дни характеризовались следующими особенностями: свежие ветра нордового и вестового направлений, безоблачное небо, ночью - полная луна и видимость в сторону светлой части горизонта до 40 кабельтовых. Опасаясь оставаться близ берега, командир канлодки капитан 3 ранга КУПИДОНОВ решил после выполнения огневой задачи 5.10 с наступлением темноты отойти в озеро.

Около 21.30, когда корабль находился примерно в 100 каб. от берега в районе Никуляся-Тозерово, был услышан шум авиамоторов. Вслед за этим канлодка подверглась налету нескольких самолетов, начавших пулеметный обстрел и бомбометание. Одна из бомб попала в левый борт в район котельного отделения и угольной ямы, вызвав пробоину приближенных размеров 3 х 2 м. Вторая бомба упала за кормой. Вода, поступавшая в пробоину, начала быстро заполнять котельное отделение и проникать через поврежденную переборку в машину; пары были

114

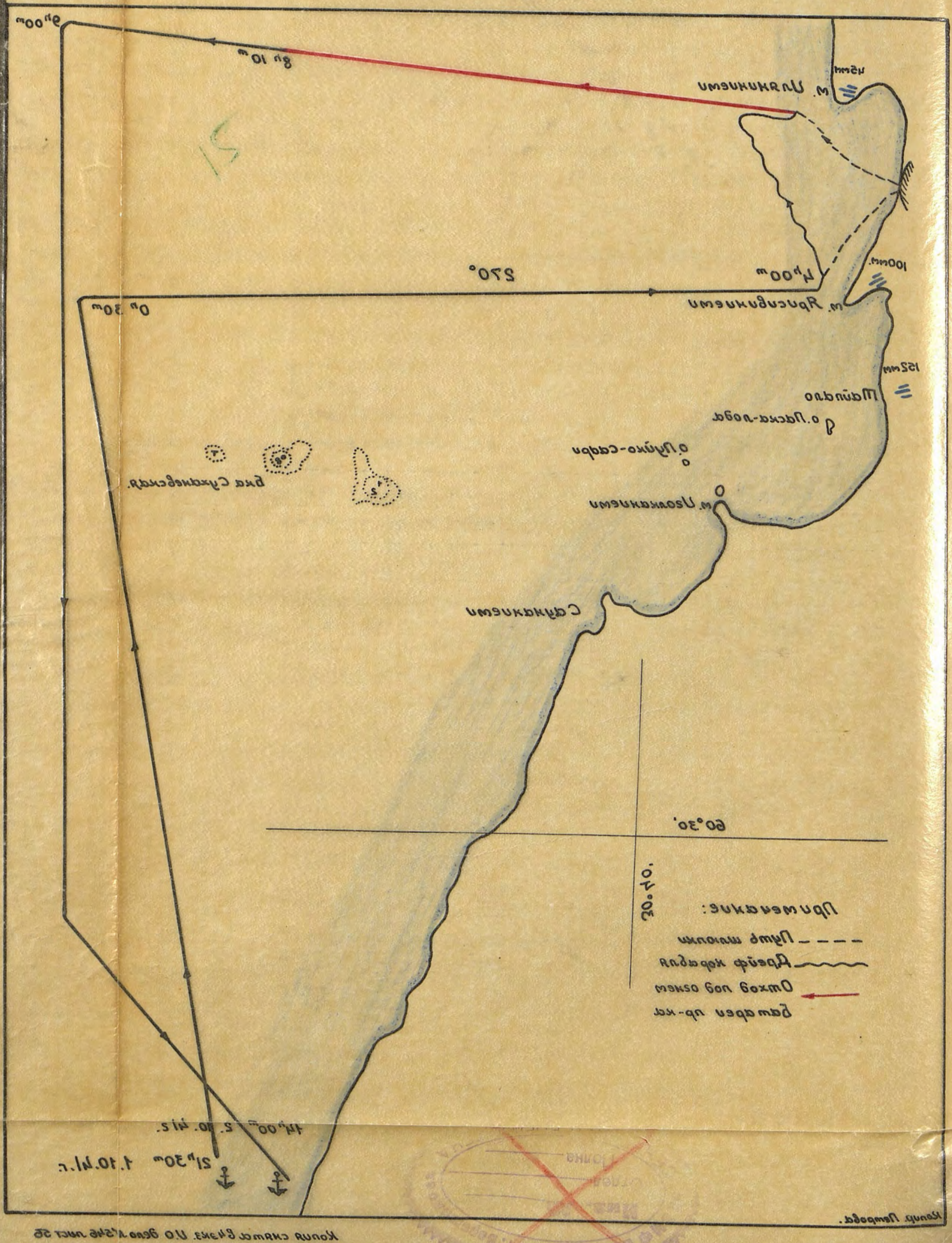
Высадка разведки 23 армии с к/л „Олекма"
1-2 окт. 1941 г.



Копия снята в 4 экз. И.О дело №546 лист 56

Высадка разведки 23 армии с т/щ "Олекма"

1–2 окт. 1941 г.



спущены. В кормовых каютах от сотрясения корпуса произошло короткое замыкание электро-цепи и возник пожар, вскоре ликвидированный.

Меры, принятые к заделке пробоины и откачке воды результатов не давали; диферент на корму и крен на левый борт быстро нарастали.

Ввиду того, что радиостанция при попадании бомбы временно вышла из строя, была послана шлюпка для отправки донесения об аварии через берег, а затем по исправлении рации даны радиограммы в Осиновец и Н.Ладогу.

Спасти терявший плавучесть корабль было возможно лишь отводом его на мелководье. Однако сам он не имел хода, а буксиры не приходили. Командир корабля решил соорудить из брезента самодельные паруса и растянуть их между мачтой и надстройкой с тем, чтобы увеличив парусность и пользуясь попутным ветром, лавировать к мелководью. Это дало возможность к утру 6.10 довести канлодку до 13 фут. глубины в район 7-8 милях к норду от б.Морья.

Около 7.00 корма канлодки, погрузившись в воду, села на грунт на глубине 12 м, крен на левый борт дошел до 30°. Было отдано приказание спустить шлюпки и изготовленные за ночь своими силами самодельные плоты, команде приготовиться оставить корабль. В это время со стороны Осиновца показались три катера "КМ". Около 8.00 личный состав был снят с корабля на катеры, после чего канлодка сразу легла на левый борт, а затем затонула в ш=60°17'0 д=31°05'8, оставив над водой лишь верхушку мачты.

Из личного состава погиб один кочегар, находившийся в момент попадания бомбы на вахте, четверо краснофлотцев пропало без вести, покинув корабль ночью без разрешения на резиновой надувной шлюпке и тузике, и двое получили легкие ранения.

После гибели "Олекмы" командование флотилией первоначально предполагало направить для поддержки фланга 23 армии КЛ "Шексна", занятую на озерных перевозках, но затем это решение было отменено.

9.10 штаб 23 армии дал флотилии задание по снятию группы разведчиков, высаженных в ночь на 2.10 в районе м.Ярисивиниеми. Для выполнение задания был выделен СКР "Конструктор" с двумя двухвесельными ялами и рыболовным ботом.

В течение трех ночей 10, 12 и 13.10 "Конструктор" выходил в район банка Сухоневская - мыс Иллянниеми, где маневрировал переменными курсами, наблюдая с расстояния 1,5-2 мили за побережьем, откуда должны были даваться условленные световые сигналы при подходе разведывательной группы к месту высадки. Сигналов обнаружено не было, и лишь 14.10 выяснилось, что группа разведчиков самостоятельно возвратилась с территории противника, пройдя линию фронта.

Операции по поддержке фланга 23 армии показали достаточную организованность взаимодействия с сухопутными частями, выразившуюся в наличии корректировки стрельб и уверенной связи с армейским командованием через офицера связи штаба флотилии - флагм.связиста 1 дивизиона канлодок, находившегося на берегу. Огневая поддержка облегчалась также наличием карт совместных действий для западного побережья озера, в то время как подобные карты для восточного побережья, что отмечалось выше, вообще отсутствовали.

к) Угроза создания двойного кольца блокады Ленинграда и выхода противника к Нов.Ладоге; второй кризис базирования, перебазирование основного ядра флотилии в Морья и постановка кораблей флотилии на зимовку.

В то время как на Карельском участке фронта, на южных подступах к Ленинграду и вдоль р.Свирь сухопутная обстановка к середине октября, в основном, стабилизировалась - на Волховском направлении положение продолжало оставаться весьма напряженным. Начавшееся с половины октября неблагоприятное изменение обстановки на этом участке к началу ноября еще более усложнилось. Противник продолжал развивать наступление с целью выхода с юго-запада в междуозерное пространство на соединение со своими войсками, действовавшими на рубеже р.Свирь и осуществления тем самым второго кольца блокады Ленинграда. Одновременно создавалась явная угроза Главной базе флотилии - Нов.Ладоге, которая рисковала не только быть отрезанной от тыла страны, но и подвергнуться нападению со стороны суши с юга.

На 9.11 линия фронта проходила: по правому берегу р. Волхов - через Братовище, сев.окраину Дубкино, Теребонижье, Ясновицы, Мал.Зеленец; противник вклинился в нашу оборону,

заняв Славково и Лынна /10-12 км к юго-востоку от ст.Волховстрой/; ст.Волховстрой находилась под артиллерийским и минометным обстрелом противника. На левом берегу Волхова фронт проходил по линии Черенцово, Криваши. Со взятием Тихвина ж.д.линия на Вологду оказалась перерезанной. Перехода к перелому и стабилизации в обстановке не наблюдалось штаб 54 армии оценивал создавшееся положение как весьма тяжелое.

Главная база флотилии Нов.Ладога не располагала надежными средствами сухопутной обороны. В выделении для нужд обороны базы 2000 бойцов командование 54 армии отказало, а собственных сил - 300 бойцов, не считая невооруженных рабочих батальонов, занятых погрузочными работами, - было явно недостаточно. Береговая оборона и инженерные сооружения совершенно отсутствовали,ПВО обеспечивалась лишь одной зенитной батареей флотилии и тремя, приданными от армии.

Ледовая обстановка на озере ухудшалась с каждым днем. Приближался полный ледостав, рейды замерзали,выход из р. Волхов был сильно затруднен даже для буксиров, а катеры вмерзли в реке.

Обеспеченность флотилии продовольствием была на 45-50 суток, углем - в Нов.Ладоге 150 тонн и в Волховстрое около 2300 тонн /подвоз на автотранспорте/, боезапас - один комплект на кораблях.

Совокупность напряженной обстановки на сухопутном фронте, отсутствие у флотилии достаточных средств для обороны главной базы с суши и приближение ледостава заставляли теперь же решать вопрос о зимней дислокации флотилии.

Оценивая обстановку, командование флотилии в своем докладе Военному Совету КБФ от 11.11 находило, что базирование на Новую Ладогу в зимних условиях, в неукрепленном и всецело зависящем от положения на фронте районе,крайне ненадежно, что в случае необходимости вмерзшие в лед корабли вывести будет нельзя и флотилия может быть потеряна при выходе противника к Нов.Ладоге. В этих условиях единственным выходом из положения считалось перебазирование на западное побережье в район Осиновец-Морья, несмотря на все предстоящие с этим перебазированием трудности и неудобства

Военный Совет КБФ и командование Ленинградского фронта решили вопрос о перебазировании на Осиновец-Морья положительно и с 17.11 корабли флотилии начали отдельными эшелонами переходы из Нов.Ладоги в Морья.

Переходы эти протекали в крайне тяжелых ледовых условиях. Сильные подвижки льда, туман, снегопад и свежая погода задерживали движение и эшелоны тратили на преодоление 60 мильного пространства по 4-5 суток. За время переходов был раздавлен льдом и затонул катер "МО" № 216 и получил пробоину БКА № 99.

Перебазирование продолжалось до 10.12, когда было получено приказание командующего КБФ оставшиеся в Нов.Ладоге корабли в Морья не переводить и флотилии готовиться к зимовке.

Основное ядро флотилии оказалось сосредоточенным в Морья и у побережья до бухты Гольсмана. Здесь находились СКР СКР "Бурга" и "Конструктор",КЛ КЛ "Бира", "Нора","Бурея" и "Селемджа", ТЩ ТЩ №№ 81, 82, 126, 175 и 176, КАТЩ КАТЩ "Коммунист", "Комсомолец", "Р-41", "Р-44" и "ОВР-36", ТР ТР "Совет", "Чапаев" и "Вильсанди", гидросудно "Сатурн", шхуны "Учеба" и "Практика", БКА БКА №№ 99 и 100, СКА СКА "МО" №№ 175, 201, 205, 206, 213, 215 и 261, несколько речных катеров и буксиров.

Были подняты на берег и оставлены на зимовку в этом же районе СКА СКА "КМ" №№ 1, 16, 21, 23, 25, 26, 32, 93, 94, 95, 107, 112 и 1403 и катеры "ЗИС" №№ 3, 319, 322, 324 и 327.

В Новой Ладоге остались в вынужденной диспозиции, вызванной подвижками льда, корабли в четырех группах:

а) на Волховском рейде в 16 км от базы - ТР ТР "Ханси" и "Стенсо" и ТЩ № 63;

б) там же, в 10 км от базы - КЛ КЛ "Лахта" и "Шексна" и спецсудно "Сталинец";

в) у входа в р.Волхов - спецсудно "Связист", ТР "Лигово" и группа судов СЗУРП;

г) в р.Волхов - ТЩ ТЩ №№ 37, 63, 65, 100, 127 и "УК-4".

СКА "МО" № 198 был поднят на берег для ремонта, катер "КМ" № 25 и буксир "Ульяновск" стояли на мели у Сясьских рядков.

Диспозиция боевых и вспомогательных судов Б. Морья по состоянию на 10. 02. 42 г.

Ладожское озеро **Бухта Морья.**



Копир. Петрова.

Диспозиция судов составлена схематично канлодки и СКР нанесены по вычисленным координатам. Курсы судов даны приближенно.

Копия схемы 64 экз. с дела И.О. №546 стр. 121.

Ладожское озеро

Дислокация боевых и вспомогательных судов б. Морья по состоянию на 10. 02. 42 г.

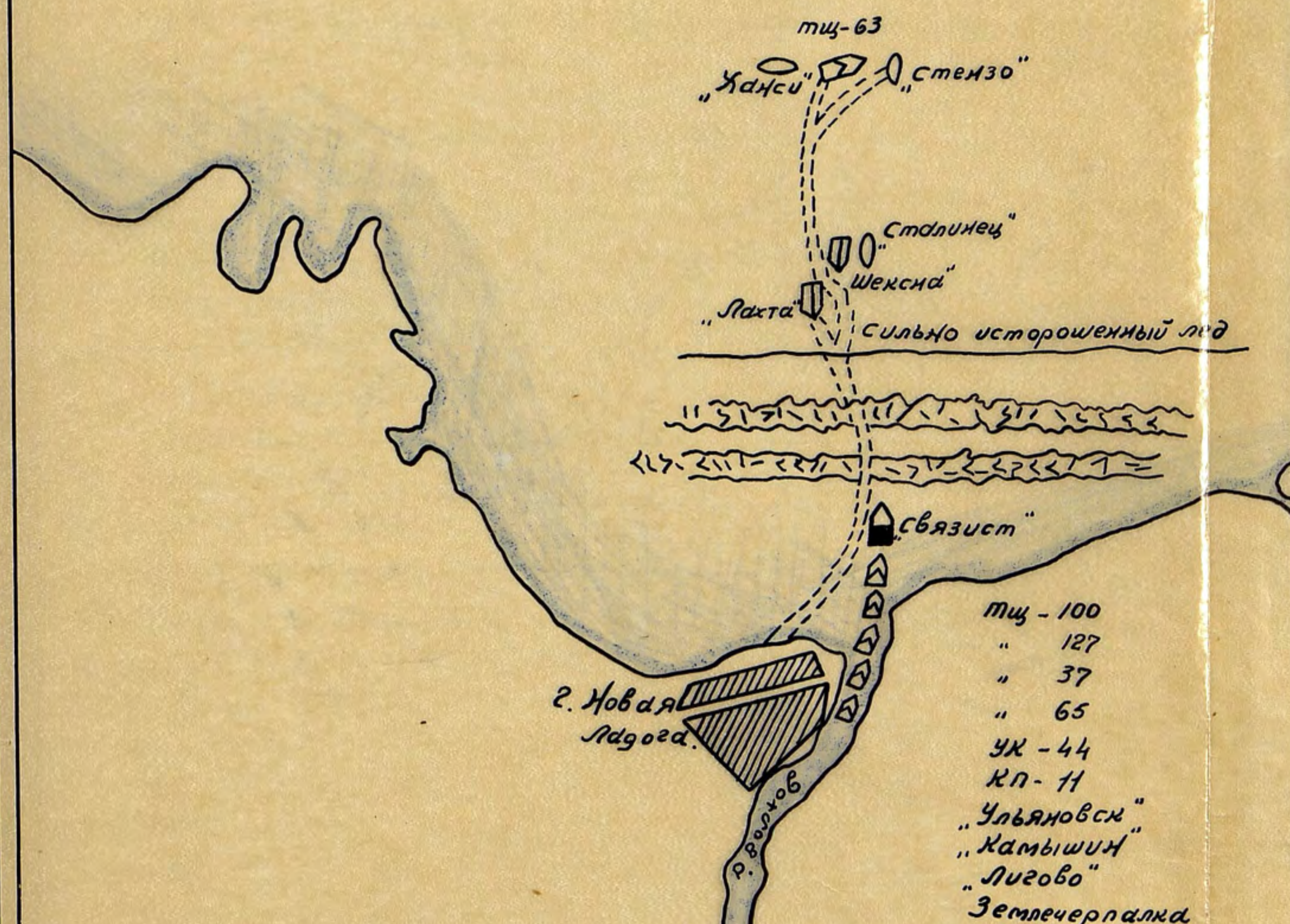
Бухта Морья.



Дислокация судов составлена схематично
канлодки и СКР нанесены по вычисленным
координатам. Курсы судов даны приблизительно.

Диспозиция боевых и вспомогательных судов в Нов. Ладоге и Волховской губе по состоянию на 05.01.42 г.

Ин. ВМФ ВМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. № 17108
Отдел
Полка



Снята копия в 4 экз. И.О. дело 546 лист 122

Копир. Петрова

Дислокация боевых и вспомогательных
судов в юж. Ладоге и Волховской губе по
состоянию на 05.01.42 г.

ЦВМА ... Инв. № 1796 Отдел Полка

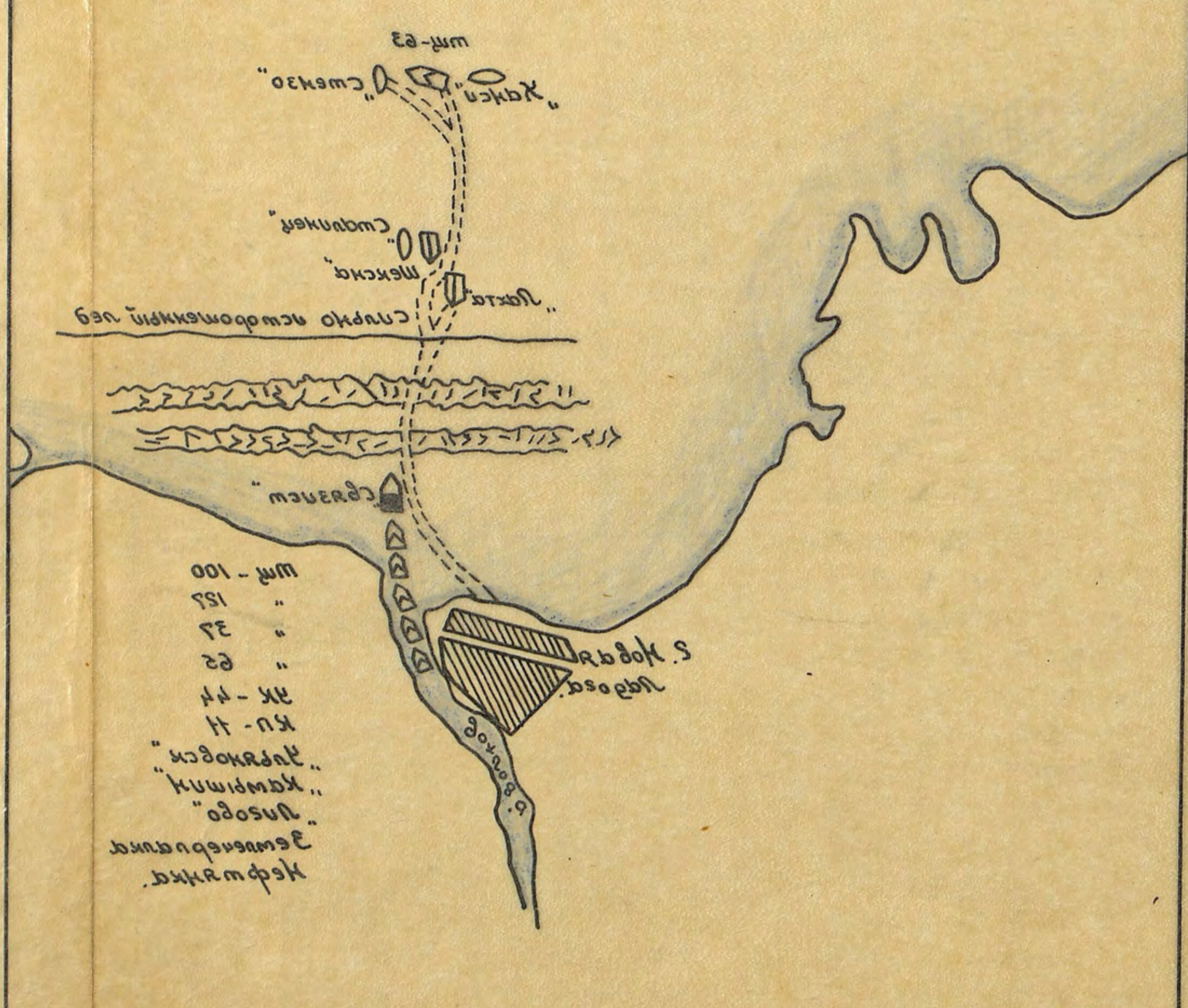


Схема копия в 4 экз. Ц.О. дело 546 лист 182

Копия верна.

20.12 ввиду полной невозможности продолжать плавание из-за ледостава кораблям флотилии было приказано приступить к зимнему судоремонту, имея оперативную готовность пять суток и не снижая готовность ПВО.

Обстановка на сухопутном фронте вскоре начала стабилизироваться; наметился перелом, приведший в дальнейшем к успешному наступлению наших войск на Волховском направлении зимой 1941-42 г.г.

Л) В Ы В О Д Ы

1) В течение всего периода от начала блокады Ленинграда до конца кампании 1941 г. общая обстановка на сухопутных фронтах, прилегавших к Ладожскому озеру, продолжала развиваться крайне невыгодно для нас. Отсутствие стабилизации на фронтах привело к дальнейшему резкому сужению операционной зоны флотилии и двум последовательным кризисам базирования - первому, в сентябре, вызванному падением Шлиссельбурга и второму, в ноябре, связанному с угрозой создания двойного кольца блокады Ленинграда и захвата главной базы Нов.Ладога.

В этой обстановке флотилии пришлось осваивать новые районы базирования: Осиновец-Морья и Нов.Ладога, т.к. этот вопрос своевременно и заблаговременно не был продуман.

2) Боевая деятельность флотилии начала протекать в более усложненных условиях обстановки, наступающая осенняя штормовая погода и приближение ледостава создавали дополнительные трудности.

3) Вынужденное обстановкой снятие гарнизонов с островов Валаамского архипелага и Коневца было, в основном, проведено достаточно успешно. Эвакуация островов была несколько запоздалой по времени, т.к. уже к концу августа бессмысленность держать наши гарнизоны на островах в обстановке общего отхода 7 и 23 армий на юг и быстрого оставления обоих побережий озера, сделалась очевидной. Наличие гарнизонов на островах в этой обстановке не только не могло отвлечь к себе часть сил противника /на озере противника не располагал надводными силами/, но, наоборот, распыляло наши собственные силы, крайне необходимые для обороны баз.

Захват противником о.Рахмасаари, проведенный в условиях явного господства нашей флотилии на озере, показал трудность

удержания островного района и вскрыл лишний раз отрицательные стороны в организации сухопутной обороны, которые имели место на флотилии. Вместе с тем захват острова продемонстрировал удачную тактику противника, заключавшуюся в просачивании десантных групп на мелких катерах ночью с материка под прикрытием огня береговых батарей.

4) Десантные операции, проведенные флотилией в Шлиссельбургской губе, еще раз показали неподготовленность флотилии к решению задач этого вида, хотя сложность обстановки в которой они проводились, отсутствие достаточных десантных сил и средств высадки, до известной степени, об'ясняли главные причины их провала.

Отрицательный опыт этих операций еще раз показал принципальное значение организации взаимодейсттвия с армией и организации командования и боевого управления.

5) В данный период флотилия впервые приступила к выполнению озерных перевозок, сделавшемуся в дальнейшей ее основной оперативной задачей в кампанию 1942 г. Несмотря на тяжелые осенние условия плавания и отсутствие опыта, флотилия вполне справилась с возложенными на нее задачами перевозок и положила начало героической работе по снабжению боепитанием и продовольствием блокированного Ленинграда и Ленфронта.

5. Зимний период боевой деятельности ЛВФ в 1941-42 г.г.

а) Задачи флотилии.

Основными задачами на зиму 1941-42 г.г. перед флотилией были поставлены:

1. Организация сухопутной и противовоздушной обороны баз и мест стоянок кораблей, отработка всех видов задач обороны в зимних условиях.

2. Проведение судоремонта в возможно максимальных размерах силами и средствами кораблей с тем, чтобы с началом летней кампании быть готовой к выполнению, остающейся в качестве главной, задачи перевозок на озере.

3. Форсированное прохождение курсов боевой подготовки для наиболее эффективного проведения активных боевых действий на озере с началом навигации; составление и отработка

наставлений по использованию оружия и типовым операциям.

4. Совершенствование оперативно-тактической подготовки командного состава путем изучения опыта боевых действий флотилии за истекшую кампанию.

Указанные задачи совмещали, таким образом, требование иметь известную оперативную и боевую готовности с необходимостью дать кораблям нужный ремонт и заняться отработкой неотложных задач боевой подготовки. Впервые с начала военных действий флотилия получала возможность выполнять эти задачи с гораздо меньшим оперативным напряжением, чем до сих пор, т.к. угроза непосредственного нападения на базы с тыла и со стороны озера по льду значительно ослабла со стабилизацией обстановки на фронтах, а воздушная активность противника с наступлением зимы также резко снизилась, будучи в основном перенесена на создание помех работе ледовой трассы Коккорево-Кабона.

В этих условиях зимний период 1941-42 г.г. должен был явиться для флотилии этапом дальнейшего сколачивания ее в боевой организм, подытоживания и закрепления опыта достигнутого за кампанию 1941 г. и подготовке к более четкому решению боевых задач в предстоящую кампанию 1942 г.

б) Дислокация флотилии.

Как отмечалось выше, вынужденное обстановкой перебазирование флотилии из Нов.Ладоги в Морья привело к разделению корабельного состава флотилии на две части: основное ядро, включавшее большинство кораблей, успело до окончания ледостава перейти в Морья, другая, меньшая, часть кораблей осталась зимовать в Нов.Ладоге /см.схему/.

Специфичность дислокации флотилии зимой 1941-42 г.г., вызванная исключительными обстоятельствами, неизбежно отразилась на вопросах организации командования, базирования, судоремонта, снабжения, боевой подготовки и зимней обороны.

в) Организация командования.

Организация командования флотилией в зимний период 1941-1942 г.г. не вполне соответствовала положению, создавшемуся с перебазированием основного ядра корабельного состава из Нов.Ладоги в Морья. Вскоре после перебазирования на Волховском участке фронта определился перелом и началось

успешное контр-наступление наших армий, завершившееся разгромом войск противника под Тихвином и стабилизацией линии фронта на прежних осенних рубежах. Непосредственная угроза главной базе Нов.Ладога миновала, вследствие чего командование, штаб, политотдел, управление тыла и другие учреждения флотилии остались в Нов.Ладоге. В Морья же в качестве аппарата командования и штаба была создана небольшая оперативная группа из штабных командиров во главе с зам.начальника штаба. Там же были организованы отделения политотдела, прокуратуры, Управления Тыла и др.центральных организаций флотилии.

В результате вызванного обстоятельствами нарушения единой системы базирования некоторые из соединений, как например, 2 дивизион КЛ КЛ, отряд ТР ТР и 6 дивизион ТЩ ТЩ, имели часть своих кораблей в Морья, часть- в Нов.Ладоге. Это крайне невыгодно отражалось на вопросах руководства боевой подготовкой, судоремонтом и т.д.

В течение зимы для непосредственного руководства, наблюдения и контроля за ходом боевой и политической подготовке командование, начальник штаба, политотдела и флагманские специалисты неоднократно выезжали в Морья, проводя там боевые учения, сборы и совещания командного состава, инспекторские смотры и проверки, доклады и т.п.

Однако, необходимость повседневного, носящего четкие организационные формы, руководства обороной района нового базирования, гарнизонной службой, судоремонтом и снабжением кораблей привели к тому, что решением Военного Совета Ленинградского фронта № 00510 от 29.12.41 была создана военно-морская база 2 разряда Осиновец-Морья. Командиром базы был назначен капитан 1 ранга АВРААМОВ, военкомом - бат.комиссар ШАХОВ.

Некоторое время штаты базы оставались неполностью укомплектованными и в Морья для работы продолжали находиться оперативная группа штаба флотилии и др.созданные здесь организации.

Создание военно-морской базы Осиновец-Морья, помимо основного назначения, преследовало и другую цель. Ожидание развертывания активных операций флотилии в кампанию 1942 г. с возможным расширением операционной зоны создавало предпосылки расчитывать на аппарат базы в случае освоения новых районов базирования на Ладожском озере.

С приближением весеннего ледохода для непосредственного руководства боевой и повседневной деятельностью кораблей, подготовки их к летней кампании и обеспечения сохранности от подвижек и сжатия льда, 14.04 в Морья был создан походный штаб флотилии. Командование кораблями было возложено на начальника штаба ЛВФ капитана 1 ранга КУДРЯВЦЕВА, начальником походного штаба был назначен капитан 2 ранга СОКОЛОВ.

Создание походного штаба явилось временной мерой, вызванной необходимостью приблизить руководство штаба флотилии к основному ядру корабельного состава на определенный оперативный этап. С этой стороны оно себя оправдало. Однако, вместе с тем, создание походного штаба до известной степени подменяло и отодвигало на задний план командование и штаб базы Осиновец-Морья, внося элемент параллелизма и расплывчатости в общую схему организации командования флотилией.

г) Вопросы базирования, судоремонта и снабжения.

Условия базирования флотилии зимой 1941-42 г.г. и связанные с ними вопросы судоремонта и снабжения были крайне тяжелыми.

До окончания ледостава в необорудованном районе Осиновец-Морья оказалось сосредоточенным основное ядро флотилии, другая меньшая часть кораблей осталась в Нов.Ладоге. Единая система базирования была таким образом резко нарушена в обстановке начавшейся зимы. Из-за подвижек льда и штормовых погод корабли вмерзли в лед, заняв случайную, вынужденную диспозицию на рейдах, оказались разбросанными друг от друга и удаленными от берега.Все это отрицательно отражалось на вопросах ПВО, зимней обороны, снабжения кораблей и т.п.

Базирование на Морья вызвало необходимость значительной части личного состава мелких кораблей и всему личному составу береговых частей и учреждений разместиться в необорудованных землянках, что привело к резкому нарушению элементарных санитарно-бытовых условий, появлению вшивости, росту простудных заболеваний и т.п. Особенно сложным был вопрос судоремонта. Морья не располагала в этом отношении никакими производственными возможностями. Отдельные работы

приходилось выполнять путем заказа деталей на ленинградских предприятиях, частично эти же работы стала выполнять небольшая мастерская, созданная зимой в Осиновце, в основном же судоремонт велся корабельными средствами и силами.

Задача снабжения кораблей топливом оказалась также весьма сложной. На уголь в Морья расчитывать не приходилось и все корабли перешли на дровяное отопление. Заготовка дров на берегу и доставка их к кораблям на рейд на санках отрывали большое количество личного состава и занимали много времени. Особенно острым вопрос заблаговременной заготовки дров сделался к началу весеннего ледохода, когда на льду начала появляться вода, полыньи и разводья.

Материально-техническое продовольственное снабжение базировавшихся на Морья кораблей шло частично по линии тыла КБФ, частично из Нов.Ладоги по зимней ледовой дороге; перебои и затруднения ощущались, главным образом, по вопросам материально-технического снабжения.

Основные трудности для группы кораблей, базировавшихся на Нов.Ладогу, были вызваны тем обстоятельством,что большинство кораблей зазимовало на открытом для северных ветров рейде в значительном /до 5-9 миль/ удалении от берега.

Это создавало сложность организации ПВО, снабжения топливом и остальными видами довольствия. Судоремонтные возможности Нов.Ладоги были также крайне ограничены.

Особенно трудным и напряженным периодом для кораблей, стоявших в бухте Морья и Волховской губе, явился период весеннего ледохода.

Возникло реальное опасение повреждения кораблей в результате подвижек, сжатия и торошения льда и выноса их ветрами и дрейфом к побережью, камням и мелководью. Отсутствие ледоколок и ледокольных буксиров усугубляли остроту вопроса, а затяжная холодная весна с длительным периодом распутицы лишала корабли связей с берегом, не позволяя им выйти на чистую воду и заставляя обращать исключительное внимание на вопросы заблаговременного снабжения топливом, продовольствием и т.д.

Тяжелые ледовые условия потребовали специальных мер предохранения корпусов кораблей от повреждений /околка льда, устройство дополнительных креплений, защитных наде-

лок на форштевни, обшивка деревом вдоль ватерлинии и т.п/.

Благодаря этим мерам в период ледохода корабли повреждений не имели. Лишь одна КЛ "Бурея", стоявшая на открытом рейде севернее бухты Гольсмана, при подвижке льда была сорвана с якоря, и получив незначительную пробоину в днище, вынесена на мель, откуда вскоре была снята буксирами.

д) Вопросы зимней обороны баз и рейдов.

Осложнение обстановки на Волховском участке фронта осенью 1941 г. и нарастание непосредственной угрозы Нов. Ладоге заставили командование принять срочные меры по организации сухопутной обороны главной базы. 24.10 Военный Совет КБФ ввел должность пом.командующего флотилией по береговой обороне, ПВО и сухопутным войскам, на которую был назначен ген.майор береговой службы ЗАШИХИН, прибывший в Нов.Ладогу с небольшим штабом и двумя инженерами. Составленный план предусматривал создание штаба обороны базы, развертывание строительства инженерно-оборонительных сооружений, формирование сухопутных частей и береговых артиллерийских дивизионов и т.д.

Недостаток у флотилии собственных сил и средств для реализации этого плана и невозможность расчитывать в условиях продолжавшегося невыгодного изменения обстановки на помощь со стороны армии, а затем, вскоре после перебазирования основного ядра флотилии из Нов.Ладоги в Морье, наступавшая стабилизация положения на фронте - сузили и снизили прежнюю остроту вопроса. В начале 1942 г. должность пом.командующего по БО, ПВО и сухопутным войскам была упразднена. Оборона Нов.Ладоги имела незаконченный вид и, по существу, осталась на прежнем уровне. На ближайших подступах к базе было сооружено несколько огневых точек, выставлены боевые заслоны, организованы наблюдательные посты для корректировки огня корабельной артиллерии, в городе была усилена комендантская служба, установлено дежурство вооруженного взвода и т.д.

Состояние зимней обороны в Морья немногим отличалось от положения в Нов.Ладоге. Основным недостатком здесь также являлась крайняя ограниченность в собственных силах и средствах для полноценного и всестороннего решения вопроса.

Оборона западного побережья озера от возможных попыток обхода противником по льду наших флангов и проникновения в глубину расположения наших войск была возложена Во-

енным Советом Ленфронта на 23 Армию на участке от линии фронта до Морья и на участке от Морья к югу - на 8 армию. Выделенные для этой цели сухопутные силы были представлены частями 142 СД, 8 погранотряда и 4 отд.морской бригады. Наблюдение и оборона осуществлялись выставлением постов, застав и ночных патрулей вдоль береговой черты, созданием легких оборонительных сооружений и огневых точек на побережьи и наличием в качестве резерва маневренных групп и специальных подразделений. Плотность и огневая насыщенность побережья были весьма незначительными и не исключали возможности просачивания отдельных группировок противника со стороны озера.

Опасения подобного рода особенно усилились в январе - феврале 1942 г. в период успешного наступления наших войск на Волховском фронте, когда считались реально возможными окружение Шлиссельбургско-Мгинской группировки противника и попытка выхода ее на лед с целью прорыва побережьем на соединение со своими частями, действующими на Карельском участке фронта. Все боевые учения по зимней обороне района Осиновец-Морья строились именно на таком оперативно-тактическом фоне.

План непосредственной обороны базы Осиновец-Морья предусматривал создание трех секторов обороны: озерного, сухопутного и Осиновецкого. Задачами обороны были поставлены: недопущение захвата противником кораблей и береговых об'ектов, воспрепятствование совместно с соседними сухопутными частями прорыву отдельных группировок противника через район обороны базы и обеспечение ПВО базы.

Общее командование обороной возлагалось на командира базы, а командование секторами: озерным - на командира 1 ДКЛ, сухопутным - на командира дивизиона катеров "МО" и осиновецким - на командира охраны водного района.

Организация сил обороны была следующей. В озерном секторе - КЛ КЛ "Бира", "Бурея", "Нора" и "Селемджа", СКР СКР "Пурга" и "Конструктор", ТР ТР "Совет", "Вильсанди" и "Чапаев" и четыре ТЩ ТЩ. Из личного состава кораблей была выделена сводная рота для занятия обороны непосредственно на льду в созданных огневых точках и передвижных пулеметных ДЗОТ'ах.

Силы сухопутного сектора были представлены личным составом дивизиона катеров "МО", шхун, буксиров и др.мелких су-

дов, сформированным в две роты. На подступах к базе с тыла были сооружены несколько пулеметных ДЗОТ'ов и стрелковых огневых точек, установлены ночные дозоры, патрули и т.д.

Осиновецкий сектор оборонялся ротой из личного состава катеров охраны водного района и имел несколько пулеметных и огневых точек на побережье озера.

Включение корабельной артиллерии в общую систему зимней обороны сопровождалось разработкой специального наставления и ТУС'а, на побережьи от Осиновца до Остермановской были выставлены четыре постоянных наблюдательных и корректировочных поста, изготовлены артиллерийские планшеты, произведена пристрелка полос неподвижного заградительного огня на подходах к оборонительным рубежам, рекогносцировка и глазомерная с'емка отдельных участков обороны и т.п.

Противовоздушная оборона базы, осуществляемая зенитной артиллерией кораблей и береговыми батареями, к весне, в связи с ожидаемой активностью авиации противника, была значительно усилена за счет средств командования ПВО Ленфронта. На КЛ "Селемджа" был создан пост ВНОС, связанный по радио с общей системой службы ВНОС Ленфронта, катера "МО" и тральщики получили на вооружение пулеметы ДШК и ДА, было отработано временное наставление по ПВО базы.

За всю зиму 1941-42 г.г. авиация противника не производила налетов на базы и корабли флотилии, ограничиваясь частыми и систематическим полетами самолетов-разведчиков.

В течение зимнего периода проводилось несколько общих и частных учений по обороне и боевому управлению, а также ряд инспекторских проверок. В результате, общее состояние зимней обороны базы было признано неудовлетворительным, а план обороны не реализованным. Основными причинами к этому явились: недостаточность сил и средств обороны, слабая подготовленность личного состава в вопросах сухопутной тактики, примитивность и неразвитость инженерно-оборонительных сооружений, необработанность вопросов боевого управления, организации и т.п.

Несмотря на то, что к задачам сухопутной обороны баз было привлечено гораздо больше внимания, чем в кампанию 1941 года, все же вопрос этот остался и к началу второго года военных действий не отработанным.

е) Выводы:

1) Решение о перебазировании флотилии из Нов.Ладоги в Морья вполне соответствовало тем исключительно тяжелым условиям обстановки, которые создались поздней осенью 1941 года на Волховском участке фронта, хотя дальнейшее развитие событий и привело к наступлению перелома и стабилизации сухопутных фронтов.

2) Перебазирование основного боевого ядра флотилии в необорудованный район в условиях наступавшей зимы создавало крайне затруднительное положение с вопросами ведения боевой деятельности, прохождения боевой подготовки, судоремонта, снабжения и организации командования. Раздробление корабельного состава на два пункта базирования /Нов.Ладога и Морья/ еще более осложняло эти вопросы.

3) Организация командования флотилией, несмотря на создание Осиновецкой ВМ базы, в течение всей зимы оставалась не вполне отработанной и не соответствующей той обстановке, в которой оказалась флотилия.

4) Внимание вопросам сухопутной обороне баз, хотя и получило определенный сдвиг в лучшую сторону, было недостаточным; организация сухопутной обороны баз продолжала оставаться весьма примитивной ввиду того, что флотилия не располагала достаточными для этого собственными силами и средствами, а координация вопроса с армией отсутствовала.

5) Несмотря на трудности зимнего периода 1941-42 г.г. личный состав флотилии сумел героически их преодолеть, подытожить опыт прошедшей кампании и вступить в новую кампанию 1942 г. готовым к выполнению своих боевых задач.

6) Боевая деятельность флотилии в кампанию 1942 г.

а) Задачи флотилии.

Успешное наступление Красной Армии зимой 1941-42 г.г. на различных участках фронта, в частности, на Волховском направлении, заставило флотилию быть готовой к выполнению активных операций на озере в летнюю кампанию 1942 г. Одна-

ко, наступившая в феврале-марте общая стабилизация положения на фронтах показала, что ожидать существенных изменений оперативной обстановки на Ладожском театре пока нельзя и основной задачей флотилии на кампанию 1942 г. остается попрежнему обеспечение и непосредственное выполнение озерных перевозок.

Директивой Государственного Комитета Обороны СССР № 1565сс от 09.04.42 на флотилию была возложена перевозка грузов для Ленинграда и фронта через озеро, а также эвакуация гражданского населения и вывоз обратных грузов из Ленинграда. Приказ Народного Комиссара ВМФ СССР от 11.04.42 и решение Военного Совета КБФ от 23.04.42 конкретизировали поставленную перед флотилией задачу.

Обеспечение и выполнение перевозок, охватив собой все этапы кампании 1942 г., придали боевой деятельности флотилии специфичный характер и до некоторой степени ограничили возможность выполнения активных действий на коммуникациях противника и вблизи его баз, особенно в тот момент, когда возросла активизация надводных сил противника на озере.

Помимо перевозок, другими, вытекавшими из конкретной обстановки, задачами флотилии явились:

а) огневое содействие флангам 7, 8 и 23 армий,

б) траление и борьба с минной опасностью,

в) проведение войсковой и оперативной разведки на театре,

г) противодействие попыткам высадок десанта противника,

д) действия против баз и коммуникаций противника.

В конце августа-начале сентября 1942 г. корабли флотилии, оказывали, кроме того, огневое содействие наступлению 8 армии на Синявинском направлении.

Все ставившиеся перед флотилией задачи, выливались в отдельные операции, выполнение которых излагается ниже.

б) Организация командования /см.схему/.

Организация командования флотилией в кампанию 1942 г. отличалась от принятой в 1941 г. следующими особенностями:

а) введением должности пом.командующего флотилией по перевозкам и организацией при штабе флотилии специального отделения по перевозкам,

б) созданием военно-морской базы Осиновец-Морья,

в) созданием военно-морского порта 1 разряда в Кабона,

г) включением в систему перевозок речного порта Гостинополье /на р.Волхов/,

д) созданием охраны водного района главной базы с включением в ее состав дивизионов СКА СКА "МО" и БКА БКА, СКА СКА "КМ", 6 дивизиона ТЩ ТЩ, группы катерных ТЩ ТЩ и др. мелких судов.

Изменения в организации командования были связаны, в основном, с выполнением флотилией основной задачи по перевозкам.[1] Организационная схема в течение 1942 г. претерпела некоторые изменения. Военные порты, в том числе Осиновец, решением Военного Совета Ленфронта были из'яты из ведения флотилии и переданы в распоряжение Управления тыла Ленфронта; отделение по перевозкам при штабе флотилии перешло в непосредственное подчинение пом.командующего флотилией по перевозкам, который одновременно был назначен и командиром порта Кабона. 15.09, в связи с усилившейся угрозой высадки неприятельского десанта на западное побережье озера и наличием подготовки противником общего наступления на Ленинград, по приказанию Военного Совета КБФ командование флотилией перешло из Нов.Ладоги в Морья для непосредственного руководства противодесантными операциями и другими мероприятиями, связанными с обороной побережья, создав при себе походный штаб. Последнее мероприятие привело к нарушению единства руководства и боевого управления на длительный отрезок времени: походный штаб фактически стал ведать обороной западного побережья озера, а береговой штаб в Нов.Ладоге - обороной восточного и южного. Соответственно дислокации обоих штабов произошло разделение и общих оперативных функций. Указанная непродуманность организации особенно неблагоприятно дала себя знать при выполнении ряда осенних операций, в частности, в районе банки Сухоневская 9.10.42 г.

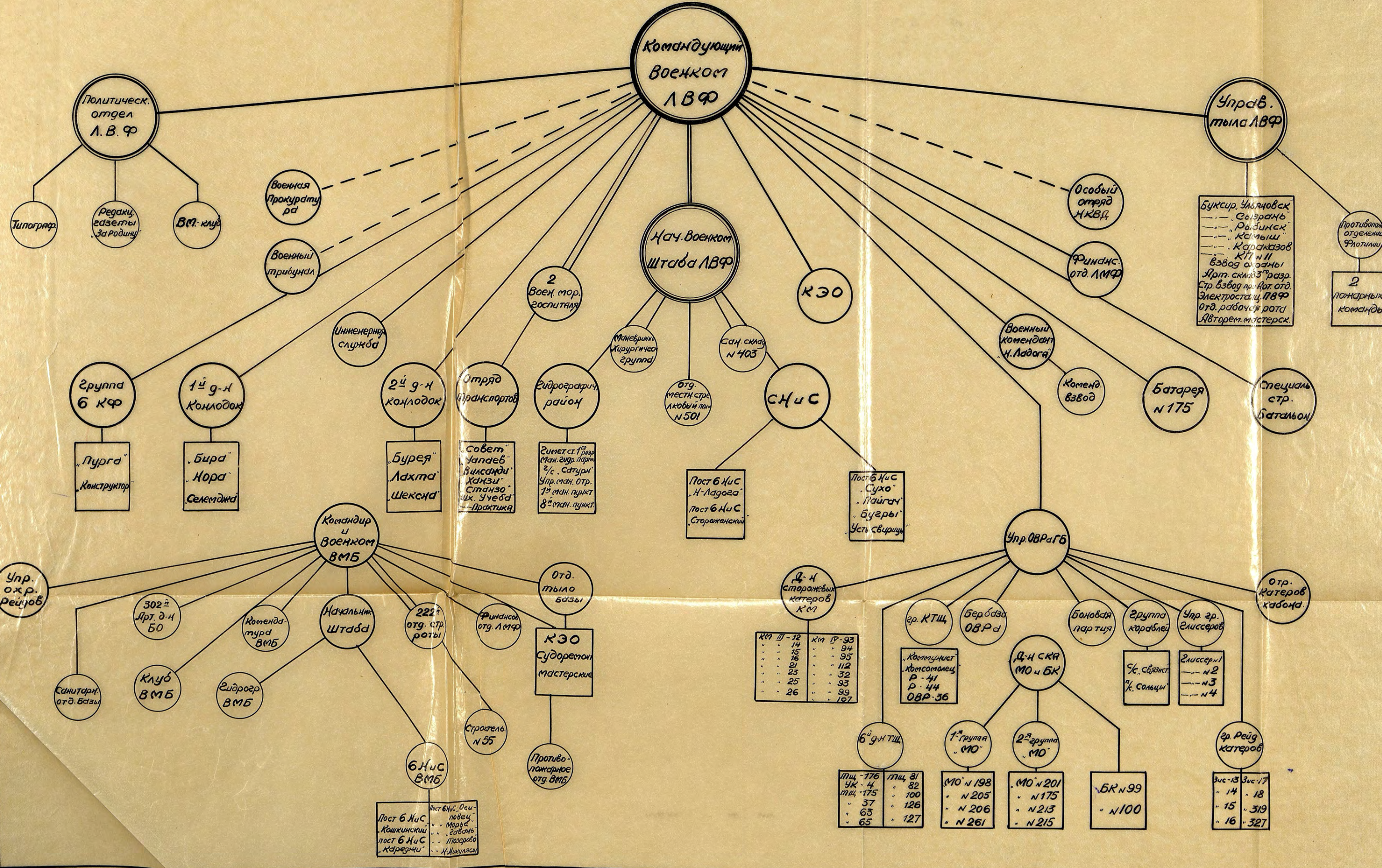
в) Перевозки на театре.

Зима 1941-42 г.г. на Ладожском озере была крайне затяжной. Ледовая дорога Коккорево-Кабона прекратила свою деятельность лишь 25-27.04, однако ледовые условия не позволя-

1) Схема организации командования по перевозкам дается ниже, в разделе "Перевозки на театре".

130

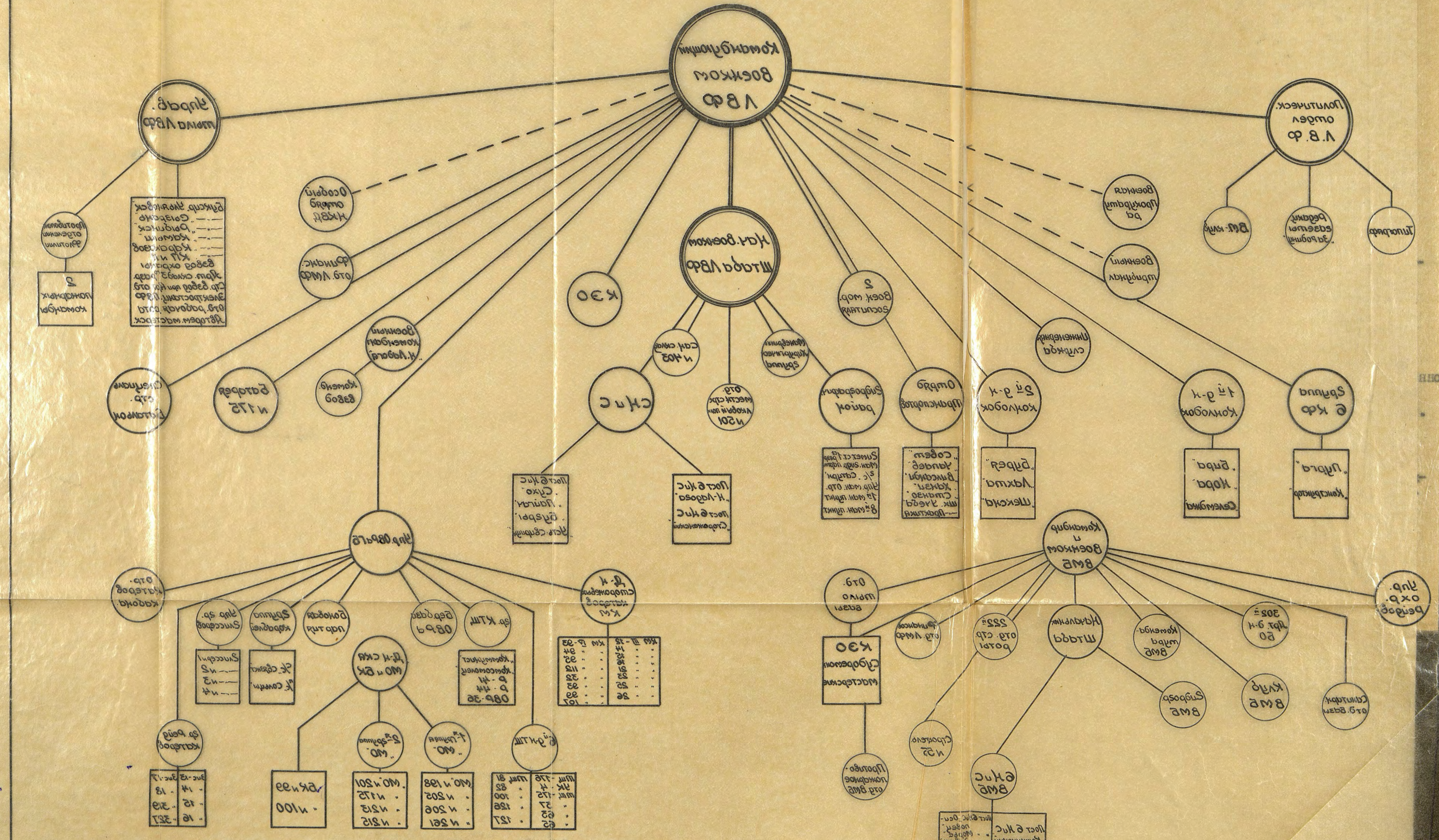
Схема организации командования ЛВФ на 1.06.42 г.



Копир. Соловкина

Снято в 4х экз. с дела И.О. N 638 стр. 12

Схема организации командования ЛВФ на 1.06.42 г.



ли начать навигацию.

К началу перевозок и, частично в ходе их выполнения, была проведена большая подготовительная работа, включившая в себя целый ряд организационно-технических мероприятий.

Прежде всего, порты были подготовлены к открытию навигации и специализированы по видам грузооборота. В качестве основного перевалочного пункта на восточном побережьи озера был создан Кабона-Кареджский порт, соединенный ж.д веткой со ст.Жихарево и включенный таким образом в общую ж.д магистраль страны. В течение весны на Кареждской косе было сооружено 5, а затем еще 2 причала. Одновременно со строительством порта начались работы по прорытию канала у дер.Кабона, соединяющего Ново-Ладожский канал с озером. Канал предназначался для прохода судов с осадкой 2,2 - 2,5 м и гонки леса в плотах.

С открытием навигации началась прокладка подводного бензинопровода от Кабоны до Осиновца.

Прямым назначением Кабона-Кареждского порта являлась отправка на Ленинград продовольственных и специальных грузов, санитарного, технического и интендантского имущества, прием эвакуируемых из Ленинграда раненых, больных и гражданского населения.

Основным перевалочным пунктом на западном побережьи остался попрежнему Осиновец, где был отремонтирован старый причал и достроен новый пирс. Осиновец предназначался для приема продовольственных грузов, интендантского и технического имущества, эвакуации раненых, больных и гражданского населения.

В Мало-Каботажной /Новой/ гавани было построено два ковша для приема мелкотоннажного флота.

В бухте Морья, предназначенной для приема горюче-смазочных материалов, угля и жидкого топлива и отправки различных грузов из Ленинграда, к концу апреля были построены два новых пирса, емкости для нефтепродуктов, нефтеперекачивающая станция и установлены два железнодорожных под'емных крана.

В бухте Гольсмана, подготовленной к приему специальных грузов, кроме ремонта существовавших причалов были построены эстокада и пирс для тяжеловесов и установлены четыре крана типа "Ижорец", грузопод'емностью 1,5 т каждый.

Нов.Ладога по плану перевозок являлась пунктом формирования караванов из судов, прибывающих с грузами из Гостинополья и Сясьстроя. Отсюда должны были итти на Ленинград

продовольственные грузы и военно-техническое морское имущество и приниматься эвакуируемое из Ленинграда гражданское население. Причальный фронт в Нов.Ладоге развития не получил, были лишь отремонтированы имеющиеся причалы.

Речной порт Гостинополье, находившийся до конца 1941 г. в зоне непосредственных военных действий, подвергся частичному разрушению. К началу навигации 1942 г. здесь были восстановлены два причала, под'ездные железнодорожные пути и заново отстроены служебные помещения. Через Гостинополье на Ленинград, в основном, должны были отправляться горюче-смазочные материалы, уголь, жидкое топливо и продовольственные грузы.

На приладожских каналах и р.Волхов в течение навигации 1942 г. были проведены дноуглубительные работы,[1] ремонт гидротехнических сооружений, заготовка и восстановление навигационного оборудования. На озере - проверена и приведена в эксплоатационное состояние аппаратура маяков Осиновецкого, Кареджи, Стороженского, Сухо и Свирицкого.

Особое внимание было уделено обеспечению перевозок транспортными средствами. С этой целью еще зимой по заданию Военного Совета Ленфронта на ленинградских заводах были построены 102 самоходных тендера общей грузопод'емностью 1500 т. отправленных затем по ж.д на озеро. В Ленинграде же были мобилизованы 47 несамоходных малотоннажных судов Ленинградского областного Речного пароходства /типа грузовых лодок грузопод'емностью в 3-6 т/ и 16 мотоботов треста "Ленрыба".

Завод № 129 организовал постройку металлических барж, сборка которых производилась в бухте Гольсмана; к 1.10 таких барж было построено и сдано в эксплоатацию 14 общим водоизмещением в 8400 т.Кроме того, завод № 189, совместно с заводом № 196, оборудовал и сдал три парома для перевозок через озеро железнодорожных составов.

К началу навигации флотилия приняла от СЗРП 5 озерных и 9 речных буксиров, 38 буксиров, предназначенных для работ на р.Волхов и каналах, 7 пассажирских и 5 служебно-вспомогательных пароходов, 11 озерных и 18 речных барж и 20 барж пригодных для плавания по каналам и р.Волхов.

В Сясьстрое силами СЗРП была оборудована верфь для постройки озерных барж, давшая за навигацию 51 баржу общим водоизмещением 11935 т/до открытия навигации таких барж было сдано в эксплоатацию три/.

1) Бар р.Волхов был углублен до 4,2 м, что обеспечило проход в реку канлодок.

Наконец, постановлением СНК СССР от 24.05 были мобилизованы и отправлены на озеро по Тихвинской водной системе 38 моторных катеров Северо-двинского и Камского бассейнов Наркомлеса, Верхне - и Средневолжского пароходства Наркомречфлота. Эти суда, как и 47 несамоходных грузовых лодок, полученных от Лен.областного речного пароходства, оказались непригодными для плавания в озерных условиях и в перевозки не включались.

Из корабельного состава флотилии для буксировок барж были закреплены 5 ТЩ ТЩ, а баржи и буксиры были вооружены крупнокалиберными /12,7 мм/ пулеметами ДШК и 45 мм пушками системы "21-К". В мае-июне на 45 судах было установлено 15 пулеметов и 4 пушки /по 1 пушке и 1 пулемету на 4 буксирах и по 1 пулемету на 2 буксирах, 1 катере и 38 баржах/.

Количество транспортных средств занятых по месяцам в течение навигации 1942 г. представлено следующей таблицей[1].

Наименование	на 1.06	на 1.07	на 1.08	на 1.09	на 1.10	на 1.11	на 1.12
Буксиров озерных	4	4	4	4	4	4	4
Буксиров речных	15	25	24	22	21	21	-
Барж сухогрузных озерных	6	30	38	44	46	52	52
Барж сухогрузных речных	12	14	12	2	-	-	-
Барж нефтеналивных	11	11	10	9	9	9	9
Тендеров и мотоботов	-	90	121	93	93	93	"
Пароходов	2	6	6	6	6	2	1
Судов ЛВФ/на перевозках/	6	6	6	6	6	6	3
Судов ЛВФ/на буксировках/	9	7	3	9	9	11	14

Первый пробный рейс по малой трассе Осиновец-Кабона был совершен буксиром "Гидротехник" 22.05. Вслед за этим открылось регулярное движение на обоих трассах: с 23.05 - на малой и с 28.05 на большой трассе Осиновец-Новая Ладога.

Обе трассы имели достаточное гидрографическо-навигационное оборудование. Большая трасса Осиновец-Новая Ладога, протяжением в 57 миль, обслуживалась 8-ю манипуляторными

1) Д. 1894, л.21.

пунктами, действовавшими по заявкам с кораблей и обеспечивавшими определение места в любой точке трассы минимум по двум пеленгам; два радиомаяка направленного действия типа "Сафар" обеспечивали плавание на особо опасном участке банка Стрелковая - банка Сухская; на подходах к базам были установлены освещаемые, а у банок Стрелковая и Сев.Головешка заморбличенные буи; вдоль всей трассы были выставлены вехи с интервалом через одну милю.

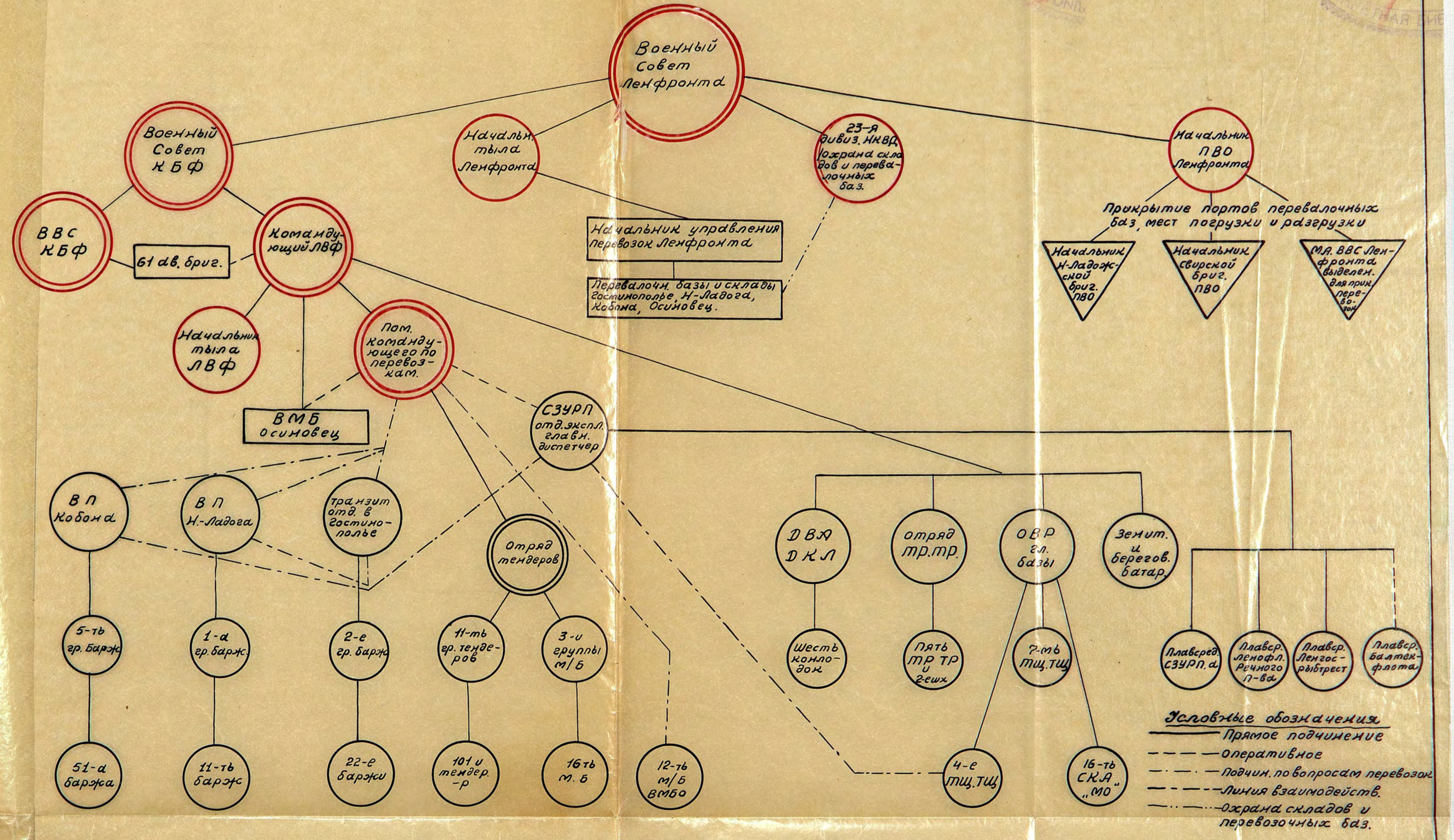
Безопасность движения по малой трассе Осиновец-Кабона, протяжением в 13 миль, обеспечивалась выставленными через каждые 2,5 мили освещаемыми буями и через каждые 2,5 кабельтова вехами; участок трассы между банкой Железница и отмелью Кареджи находился в пределах сектора освещения Осиновецкого маяка; подходы к Осиновцу были оборудованы 2 буями, 18 вехами, 2 манипуляторными пунктами, 11 обслуживаемыми огнями, 1 наутофоном и 6 ручными сиренами; подходы к Кареджи - 2 огнями и 1 манипуляторным пунктом, а вход в р.Лава - 10 обслуживаемыми огнями и 50 вехами, вбитыми в грунт.

Организационная структура перевозок имела следующий вид. Общее руководство было возложено на командующего флотилией, непосредственное - на его помощника по перевозкам, находившегося в порту Кабона. Все транспортные средства выделенные для перевозок, порты, пристани и вспомогательные предприятия постановлением Военного Совета Ленфронта от 19.04 были подчинены флотилии. Вопросами подачи грузов ведало Управление подвоза Ленфронта, начальником которого являлся ген. майор инт.службы ШИЛОВ.

В дальнейшем схема организации командования перевозками подверглась некоторым изменениям. Решением Военного Совета Ленфронта от 27.06 Управление подвоза было переформировано в Управление перевозок Ленфронта, в подчинение которого отошли все порты и перевалочные пункты с их оборудованием. За флотилией осталось лишь задача осуществления и обеспечения самых перевозок, ремонта транспортных средств, оборудования и охраны трасс. Таким образом, была внесена четкость в вопрос единства руководства погрузочно-выгрузочными работами и деятельностью портов и перевалочных пунктов, выполнявших эти работы /см.схему/.

134

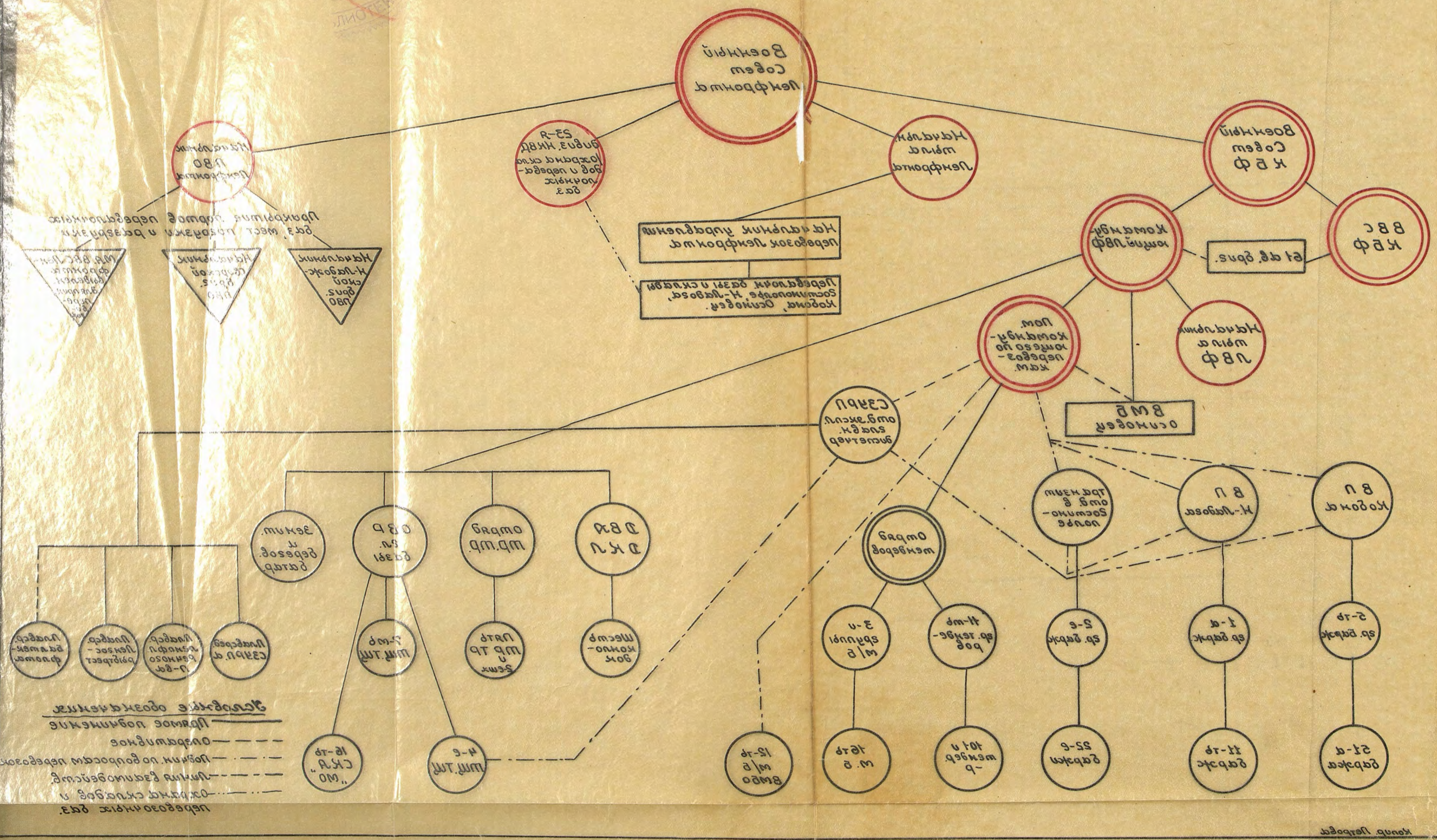
Схема организации командования перевозками на Ладожском озере в 1942 году.



Копир. Петрова

Снята копия в 4 экз.
И.О. дело № 1894 лист 43.

Схема организации командования перевозками на Ладожском озере в 1942 году.



108

134

Снята копия в 1943 г.

Комм. Петрова

К началу навигации была полностью отработана необходимая документация, включавшая план прикрытия перевозок с озера и воздуха, инструкции командирам конвоев и буксиров, шкиперам барж, указания по навигационному обеспечению перевозок и т.п.

Корабельный состав флотилии и наличные транспортные средства были закреплены за определенными портами и трассами. На большую трассу были выделены озерные баржи и буксиры, тральщики в качестве буксировщиков и канлодки для несения конвоя. Движение по большой трассе предусматривалось караванами с обязательным конвоированием. На малую трассу предназначались малые транспорта речные баржи и буксиры, тендеры и мотоботы. Здесь был применен поточный метод движения отдельных судов по мере их готовности к выходу из портов; прикрытие трассы осуществлялось дозорными катерами, истребительной авиацией и батареей 302 артиллерийского дивизиона на островах Зеленцы.[1)]

Для регулирования движения по трассам была создана центральная диспетчерская, подчиненная пом.командующего по перевозкам, а при портах-специальные диспетчерские аппараты, находившиеся в прямом подчинении центральной диспетчерской.

Принятая организация конвоев на большой трассе заключалась в следующем. Типовой состав каравана состоял из двух-трех буксирных пароходов, имевших по одной-две баржи, и одной канлодки в конвое. Иногда конвой усилился дополнительным выделением одного катера "МО"; в ряде случаев конвоирование выполняли тральщики. Небольшой состав каравана обеспечивал меньшую уязвимость от помех противника, достаточную маневренность, быстроту перестроений и гибкость управления.

Для увеличения грузооборота конвойные корабли обычно принимали на борт грузы, а в отдельных случаях совмещали конвоирование с буксировкой, что несомненно снижало их боеспособность на переходах.

Организация конвоев полностью себя оправдала. За все время перевозок потерь судов от помех надводных сил противника не было, все имевшие место попытки неприятельских катеров напасть на караваны, шедшие по большой трассе,

1) Подробное изложение организации прикрытия перевозок с воздуха, см.ниже.

отражались кораблями конвоя. Так, например, 28.08 КЛ "Шексна" отогнала артогнем катеры противника, появившиеся на видимости каравана; 29.09 КЛ "Лахта" недопустила два катера приблизиться к охраняемым судам в районе банки Сев.Головешка; 1.10 в 8 милях к норду от банки Стрелковая КЛ "Нора", СС "Связист" и СКА "МО" № 262 также имели боевое столкновение с катерами противника.

Помехи перевозкам с воздуха противник оказывал, главным образом, на малой трассе и в ее конечных пунктах. Этот вопрос излагается ниже.

Выполнение перевозок продолжалось: на большой трассе по 29.11, а на малой - по 30.11. Фактическая продолжительность навигации составила, таким образом, 185 суток. Однако, в первых числах декабря 1942 г. подготовленная для движения автотранспорта зимняя дорога Коккорево-Кабона была разрушена подвижкой льда и Военный Совет Ленфронта приказал с 13.12 возобновить движение кораблей на малой трассе для переброски с восточного на западное побережье войсковых пополнений Красной Армии.

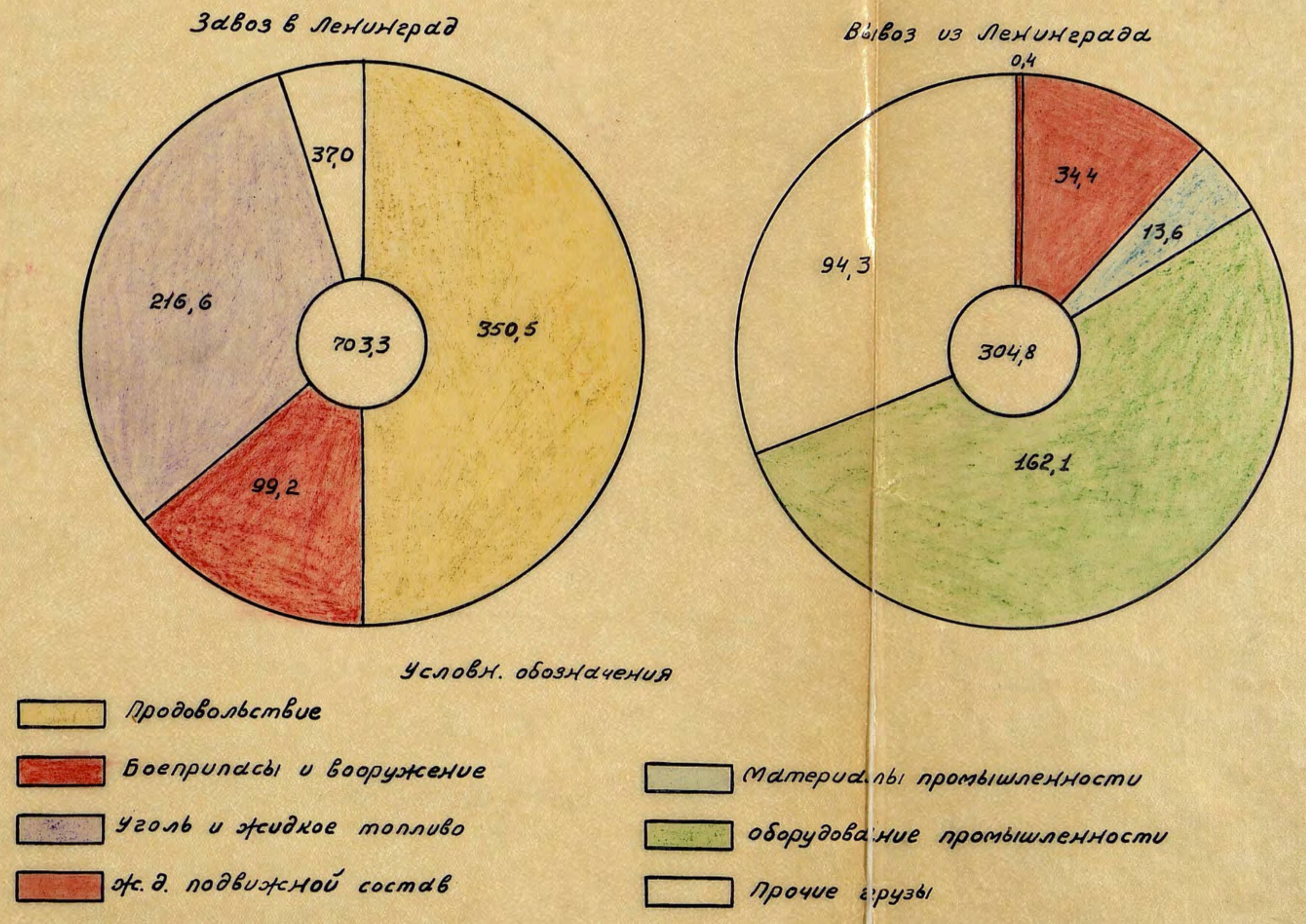
Окончательно навигация на малой трассе была закончена лишь 8.01.43. За период с 13.12.41 по 08.01.43 было перевезено дополнительно 38803 чел.и 1701 т грузов.

Постановление ГКО от 19.04 1942 г. предусматривало ежесуточную норму грузовых перевозок на Ленинград по 4200 т и из Ленинграда - по 1000 т., всего 5200 т в сутки. Сумма декадных заданий, получаемых от Военного Совета Ленфронта, определяла общее количество грузов, подлежащих доставке на Ленинград, в 943,9 тыс. тонн и из Ленинграда " в 286,7 тыс. тонн, всего 1230,6 тыс.т.

Фактически, за время навигации было перевезено грузов: на Ленинград - 703,3 тыс.т. и из Ленинграда - 304,8 тыс.т., всего 1008,1 тыс.т. Таким образом, задание ГКО по завозу грузов на Ленинград /из расчета общей продолжительности навигации 185 суток/ было выполнено на 90,5%, по вывозу грузов из Ленинграда - на 164,7% и в целом - на 104,7%. Задание же Военного Совета Ленфронта, соответственно, на 74,5%, 106,3% и 81,7% /см.диаграммы выполнения плана перевозок и состава грузооборота по видам продукции/.

Ход выполнения грузовых перевозок по месяцам выражен следующей таблицей и, дополнительно, графиком.

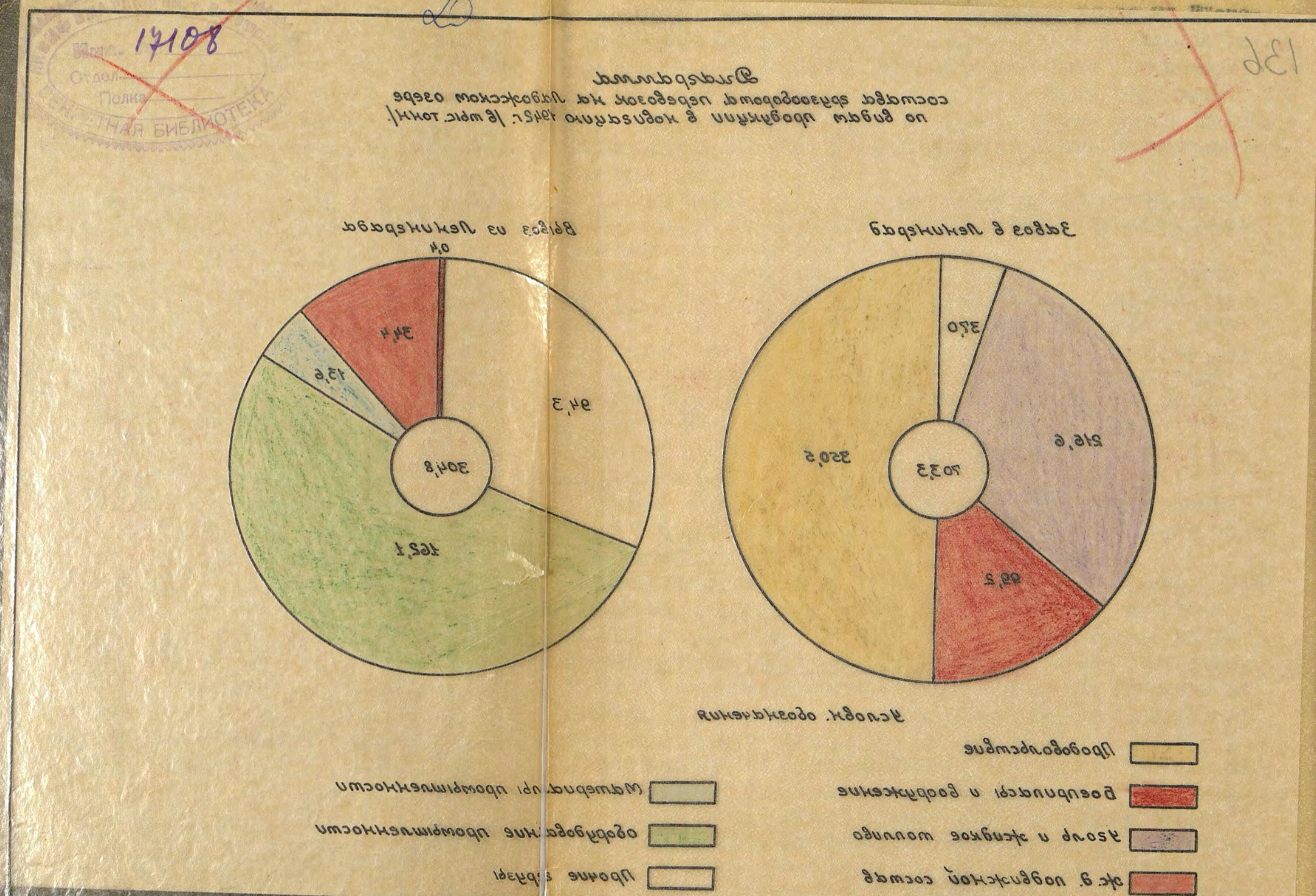
Диаграмма
состава грузооборота перевозок на Ладожском озере по видам продукции в навигацию 1942 г. (в тыс. тонн).



Копир. Петрова.

36
17408

17108
Секретная библиотека



ние же Военного Совета Ленфронта, соответственно, на ..., 105,3% и 81,7% /см.диаграммы выполнения плана перевозок и составе грузооборота по видам продукции/.

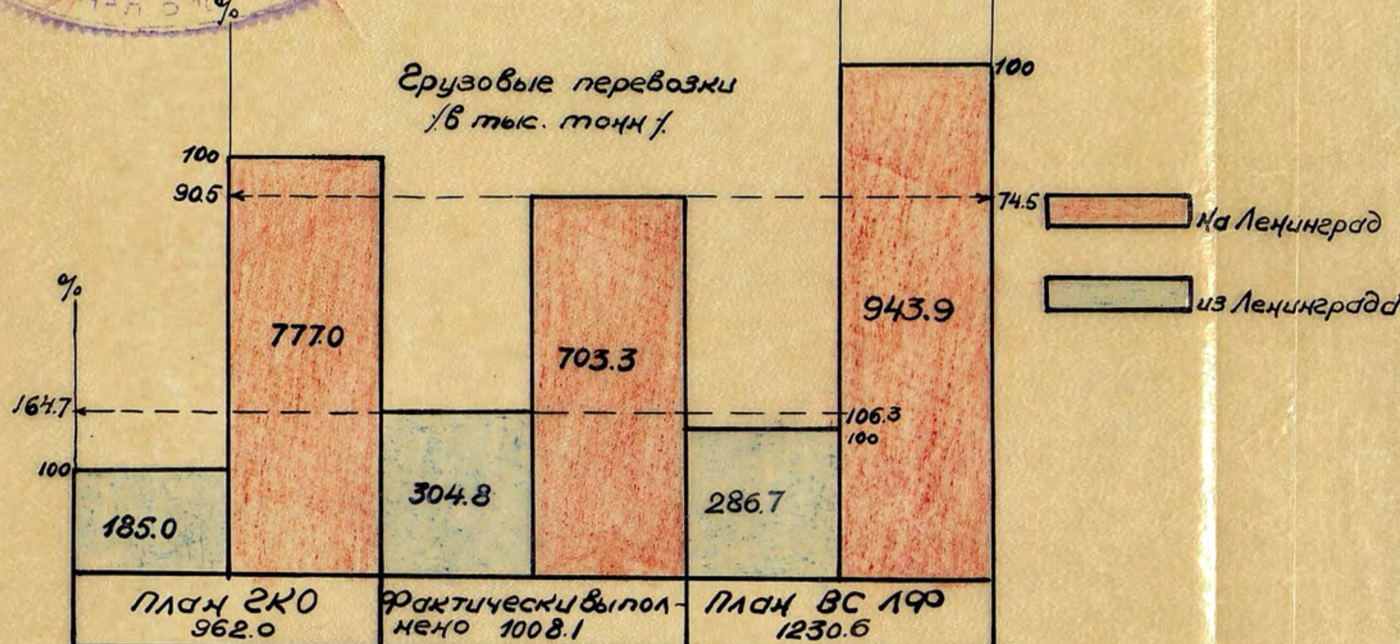
Ход выполнения грузовых перевозок по месяцам выражен следующей таблицей и, дополнительно, графиком.

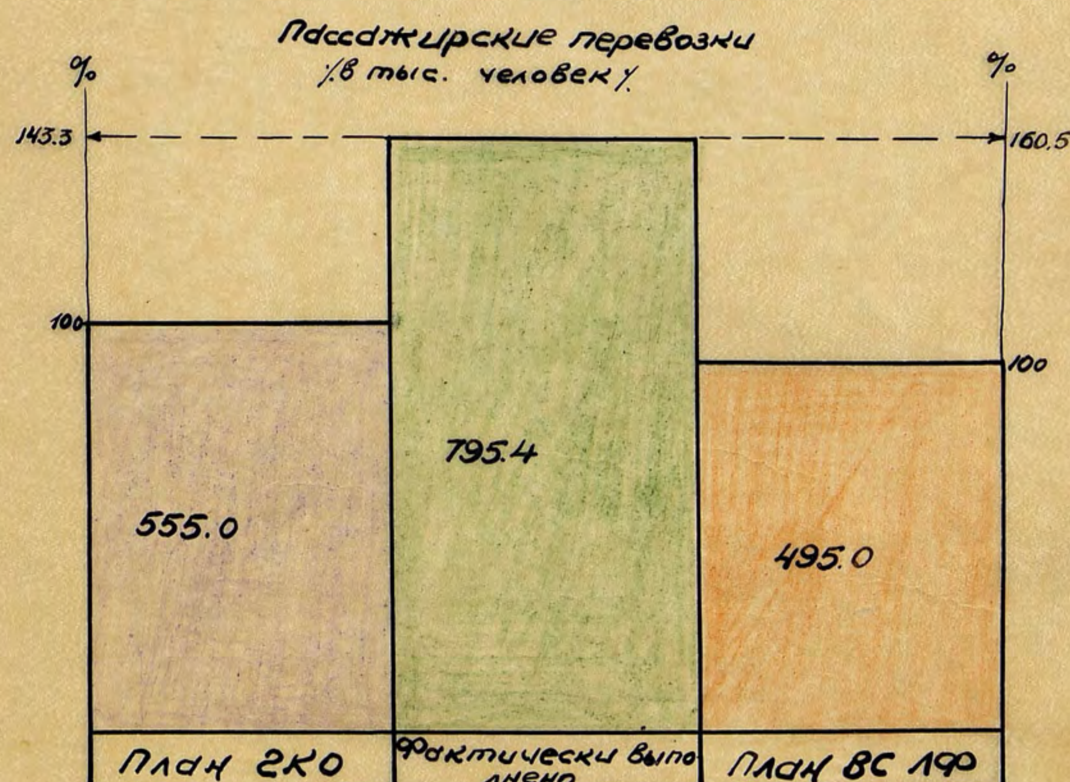
36

12

Диаграмма
выполнения плана перевозок на Ладожском озере в навигацию 1942 г.

НКВМФ ВМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. № 14108
Отдел
Полка
СЕКРЕТНАЯ БИБЛИОТЕКА





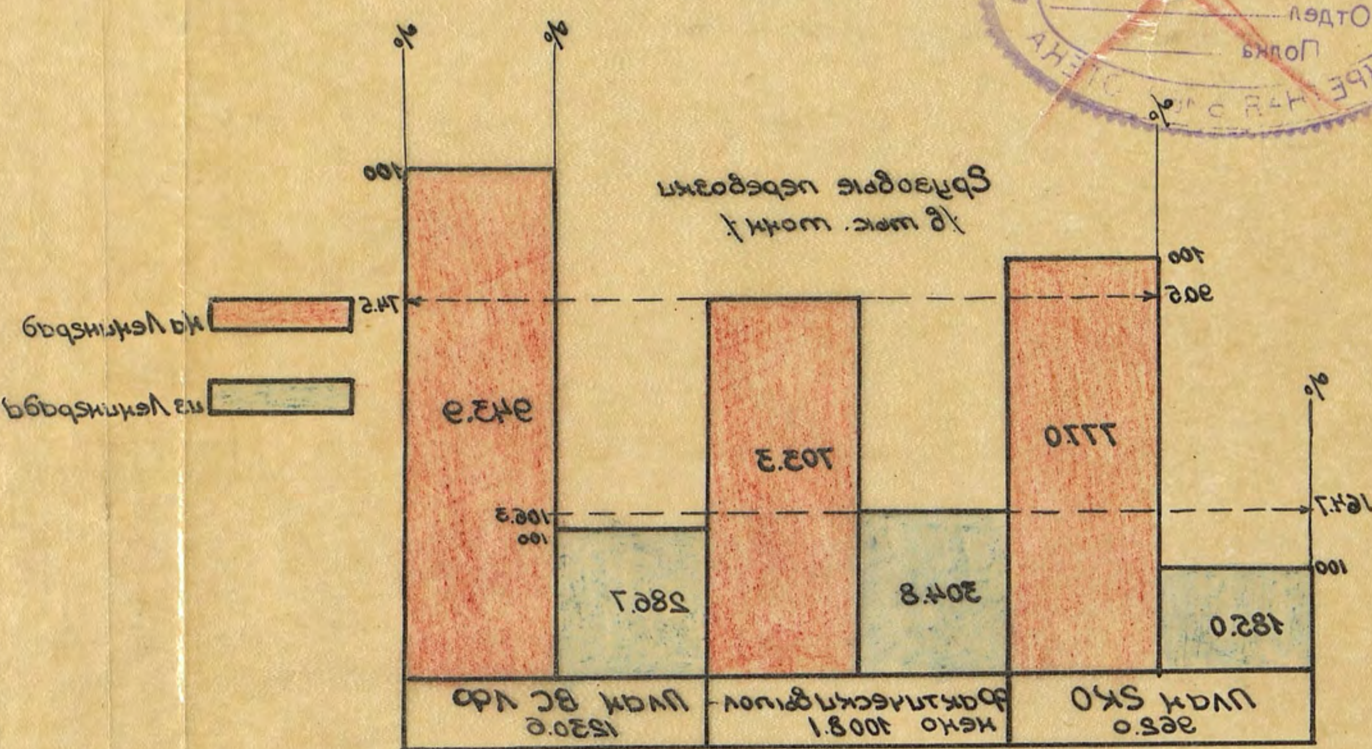
Соловкина.

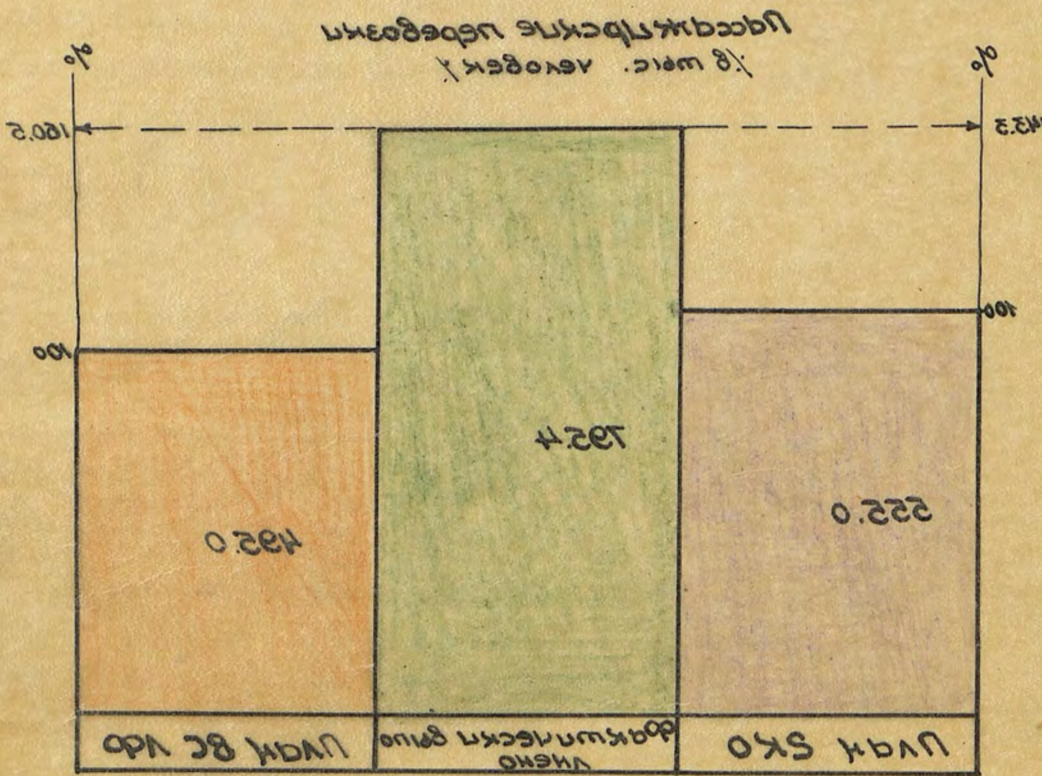
21

36

Диаграмма
выполнения плана перевозок на Ладожском озере в навигацию 1942 г.

НКВМФ ВМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. № 12408
Отдел
Полка
Секретная





187

МЕСЯЦЫ	На Ленинград	Из Ленинграда	В обоих направлениях
	в тысячах тонн		
Май	9,5	0,7	10,2
Июнь	96,4	13,6	110,0
Июль	110,9	69,1	180,0
Август	143,0	73,4	216,7
Сентябрь	126,6	75,6	202,2
Октябрь	157,2	53,9	211,1
Ноябрь	59,4	18,5	77,9
ИТОГО:	703,3	304,8	1008,1

Приведенные данные подчеркивают нараставшее из месяца в месяц увеличение грузооборота, особенно ярко выразившееся в августе. Весьма характерно, что грузооборот в конце навигации, в ноябре, несмотря на трудные метеорологические и ледовые условия этого периода, превысил почти в 8 раз грузооборот первого месяца навигации - мая. Приобретенный флотилией опыт перевозок имел в этом отношении решающее значение.

Отмеченное выше недовыполнение плана грузовых перевозок на Ленинград /на 73,7 тыс.тонн против задания ГКО, или на 240,6 тыс.тонн против задания Военного Совета Ленфронта/ было вызвано плохой организованностью процесса погрузочно-разгрузочных работ, приводившей к большим простоям тоннажа и резкому снижению коэфициента возможной эксплоатации транспортных средств.

Выполнение грузовых перевозок отдельными видами транспортных средств дается ниже:

Перевезено	Грузов /в тыс. тонн/	% от общего грузооборота
а) на баржах	868,1	86,1
б) на тендерах и мотоботах	101,3	10,1
в) на транспортах	22,5	2,2
г) на канлодках	11,3	1,1

д) на тральщиках	1,5	0,2
е) на прочих судах	3,4	0,3
ИТОГО:	1008,1	100,0

Основная масса грузов, как видно из приведенных данных, была перевезена на баржах и на мелких самоходных судах /96,2%/.

Кроме указанных грузовых перевозок постановлением Военного Совета Ленфронта на флотилию была возложена дополнительная задача перевозки железнодорожного подвижного состава Ленинградского узла вглубь страны и отбуксирование для Ленинграда через озеро до 200 тысяч кубометров леса в плотах. До окончания навигации из Осиновца в Кабону было перевезено на построенных паромах 137 паровозов, 134 тендера и 1622 вагона, а из Кабоны в Осиновец - 809 вагонов, 128 автомашин, 25 систерн и 94 повозки. Одновременно с перевозками ж.д. состава на паромах применялась буксировка ж.д. нефтяных систерн водой /за сентябрь - октябрь из Осиновца в Кабону было отбуксировано 98 систерн/. Задача по доставке плотового леса, вследствие позднего вступления в эксплоатацию Кабонского соединительного канала и начавшихся свежих погод была выполнена лишь на 40,2%.

Пассажирские перевозки имели основной задачей эвакуацию гражданского населения из Ленинграда и обеспечение оперативных перебросок войск через озеро на Ленинградский фронт.

Согласно среднесуточного задания ГКО, определенного в 3000 человек, за 185 суток навигации надлежало перевезти в обоих направлениях 555 тыс.человек, а по суммарным декадным заданиям Военного Совета Ленфронта - около 495 тыс.человек.

Фактически за навигацию было перевезено: из Ленинграда - 528,4 тыс.человек и на Ленинград - 267,0 тыс.человек, а всего в обоих направлениях - 795,4 тыс.человек. Таким образом, задание ГКО было выполнено на 143,3%, а задание Военного Совета Ленфронта - на 160,5% /см.диаграмму выполнения плана перевозок/.

Максимум перевозок наступил в июле, когда проводилась массовая эвакуация гражданского населения из Ленинграда. Суточная норма перевозок доходила в этот период до 13.000

чел. Задача эвакуации населения была, в основном, решена использованием маломаломтоннажного флота /тендеров и мотоботов/ по малой трассе.

В пассажирских перевозках, главным образом, войсковых были сильно заняты транспорта флотилии. Использование отдельных видов транспортных средств в перевозках имело следующий вид.

Перевезено	Пассажиров /в тыс.чел/	% от общего количества
а) на транспортах	346,9	43,6
б) на тендерах и мотоботах	246,8	31,1
в) на пассажирских судах СЗУРП	161,3	20,3
г) на тральщиках	22,6	2,8
д) на канлодках	17,8	2,2
ИТОГО:	795,4	100,0

Характерно отметить, что в навигацию 1942 г. полностью отказались от использования для пассажирских перевозок барж. Опыт уязвимости этого вида транспорта от воздушных атак противника и от свежей погоды был полностью учтен.

Нормы погрузки на суда по сравнению с 1941 г. были значительно увеличены. Если раньше канлодка максимально брала 300 человек, а тральщик 80-100 человек, то теперь эти цифры соответственно возросли до 1000-1200 чел. и до 150-200 чел. Точно также резко увеличили нормы погрузки и транспорты. Например, "Вильсанди", принимавший в 1941 г. на борт до 300 пассажиров в навигацию 1942 г. - брал 500-700 чел., а детей - до 1000-2000 чел. Повышение норм приема пассажиров было вызвано короткими переходами по малой трассе.

Характеристика работы портов и их пропускная способность в навигацию даны в таблицах, диаграмме и графике. /См. приложения №№ 6,7,8/.

Выше отмечалось, что основной причиной недовыполнения плана грузооборота явилась крайняя неорганизованность

погрузочно-разгрузочных работ. Она выражалась в слабой организации диспетчерской службы, отсутствии должной дисциплины среди рабочих батальонов, недостаточной механизации портов и т.п. и приводила к огромным простоям тоннажа.

Ниже приводятся данные, анализирующие временные затраты в ходе погрузочно-разгрузочных операций.

Элементы работ	Полагалось по норме	Затрачено фактически	Превышение нормы		ПРИМЕЧАНИЕ
	в часах		в часах	в %	
а) ожидание погрузки б) погрузка	17664	20544 34694	37574	212,6	Кроме того было затрачено: а) из-за штормов и ледовых условий - 25563 часа. б) на ремонт, из-за аварий и по др.причинам - 15512 ч., а всего - 41075 ч.
в) ожидание выгрузки г) выгрузка	23214	34315 45538	56639	243,9	
Всего на погрузку - разгрузку	40878	135091	94213	230,4	
д) ожидание на рейдах /сбор,формирование, ожидание отправки/	20997	30991	9994	47,5	
ВСЕГО:	61875	166082	104207	168,4	
Итого с затратами на непредвиденные обстоятельства		207157	145282	234,7	

Простои были особенно ощутительны в Осиновце, где в ожидании погрузки-разгрузки иногда скоплялось до 15 и более судов. Подобные "пробки" наблюдались и в других портах.

При средней норме погрузки баржи в 6-8 часов, некоторые баржи простаивали сверх нормы до 20-30 и даже до 60 часов; простой тендеров под погрузкой достигал 8-12 часов, а под выгрузкой - 24-30 часов. Загрузка отдельных барж была весьма низкой. Вместо 700 тонн часто принималось лишь 130-400 т груза, и вместо 300 - 128-180 т.

Средний коэфициент использования грузопод'емности барж благодаря этому достигал лишь 0,6-0,7.

Суточная пропускная способность портов западного побережья в разгар навигации /июль-сентябрь/ использовалась только на 50%, а восточных - на 30%.

Устранение всех перечисленных выше недочетов дало бы полную возможность перевезти дополнительно за навигацию до 450 тыс.тонн грузов.

Помехи противника перевозкам осуществлялись, в основном авиацией, направлявшей свои удары на малую трассу и ее конечные порты.

Первый массированный налет на Осиновец и Кабону состоялся 28.05. В нем участвовало 65 бомбардировщиков "Ю-88", "Ю-87", "Фокке"Вульф-Курьер" и "ХЕ-111" и 24 истребителя, бомбивших и штурмовавших пирсы, корабли и порты. Тяжелые повреждения получили КЛ "Бира" и пирсы в Леднево. Потери в людях составили 32 убитых, 44 тяжело и 38 легко раненых. Зенитной артиллерией было сбито 3 "Ю-88", 2 "Ю-87" и 1 "ХЕ-111".

29.05 на Осиновец и Кабону был произведен повторный налет 22 "Ю-88", 11 "Ю-87", 3 "ХЕ-111" и 12 "МЕ-109".

В Осиновце были повреждены паровая шаланда "Знаменка" и землесос "Эзель", в Леднево-поврежден пирс, убито 2 человека. Зенитная артиллерия сбила 4 "Ю-88", 1 "Ю-87" и 1 "ХЕ-111".

В дальнейшем противник наносил удары небольшими группами и одиночными самолетами по портам и кораблям в озере.

10.06 вновь состоялся налет 18 бомбардировщиков и истребителей на Леднево, в результате которого были повреждены 2 пирса, затоплено 5 груженых барж, повреждены ТР ТР "Совет" и "Вильсанди" и катер "МО" № 261. Потери в людях выразились в 20 убитых и 50 раненых. Зенитная артиллерия открыла огонь с опозданием, а истребительная авиация не успела своевременно вылететь.

В июле-сентябре авиация противника вела систематические разведывательные полеты и наносила удары по базам и кораблям на обоих трассах. За этот период были повреждены КЛ КЛ "Нора"и "Бурея", ТР ТР "Совет" и "Ханси" и буксир "Никулясы" и утоплены буксир "Узбекистан" и мотобот № 109.

Особо тяжелой потерей явилась гибель СКР "Пурга" 1.09. Корабль по выполнении огневой поддержки фланга 8 армии воз-

вращался из Шлиссельбургской губы и в 9.52 на переходе банка Железница-Осиновец был атакован 3 "Ю-88" в сопровождении 3 "МЕ-109". Самолеты бомбардировщики сбросили на"Пургу", находившуюся на циркуляции и имевшую скорость хода 22 узла, 17 бомб. Прямых попаданий не было, однако в результате близких падений бомб у левого борта корабль получил пробоину в районе первого котельного отделения размерами 5х2,5 м. Котельное отделение, первая машина и радиорубка вышли из строя, большая часть людей, находившихся на мостике и весь расчет носовых орудий был также выведен из строя, возник пожар и крен на левый борт до 25°. Перенеся управление в румпельное отделение корабль продолжал итти под одной машиной на Осиновец, расчитывая выброситься на мель. Однако быстрое нарастание крена вызвало у командира опасение, что корабль с хода уйдет под воду, и заставило застопорить машину. Попытка удержаться на плаву при помощи стальных концов, поданных с подошедшей к месту аварии КЛ "Нора", не удалась, крен возрос до 50° и в 10.13 корабль лег на левый борт и затонул в ш=60°06'8 д=31°10'8 в расстоянии 27 каб. от Осиновца.

Личный состав был снят катером "КМ" и КЛЩ "Коммунист" и переправлен на "Нору". Потери в людях: 9 убитых, 2 утонувших, 8 тяжело раненых/ в том числе командир корабля кап.3 ранга БАЛАКИРЕВ/ и 28 легкораненых.

Зенитная артиллерий корабля сбила 1 "Ю-88".

30 и 31.10 авиация противника бомбила корабли днем на малой трассе, повредив ТЩ ТЩ №№ 81 и 82, буксирные пароходы "Гидротехник" и "Никулясы", катер "МО" № 227 и утопив несколько барж.

Наиболее сильные удары с воздуха по малой трассе противник предпринял 5, 6, 7 и 8.11. За эти дни был поврежден ряд буксиров и катеры "МО" №№ 112, 199 и 209, утоплен паром с 8 ж.д вагонами, разрушено ж.д полотно в Ледневе и сожжено несколько вагонов на берегу.

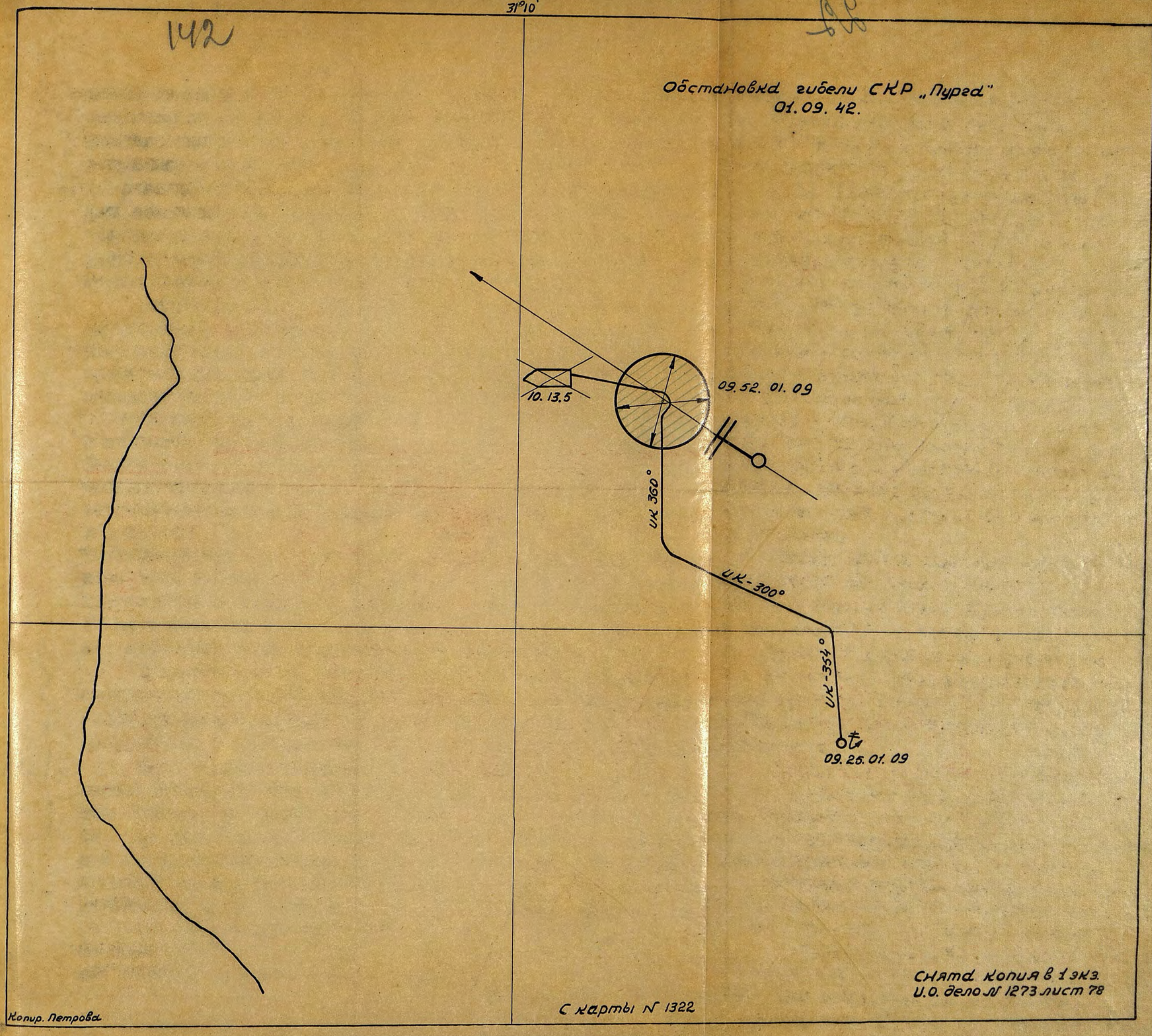
Последние крупные налеты на малую трассу состоялись 23.11. За этот день 90 самолетов противника сбросили свыше 50 бомб, повредив ж.д путь и пирс в Ледневе.

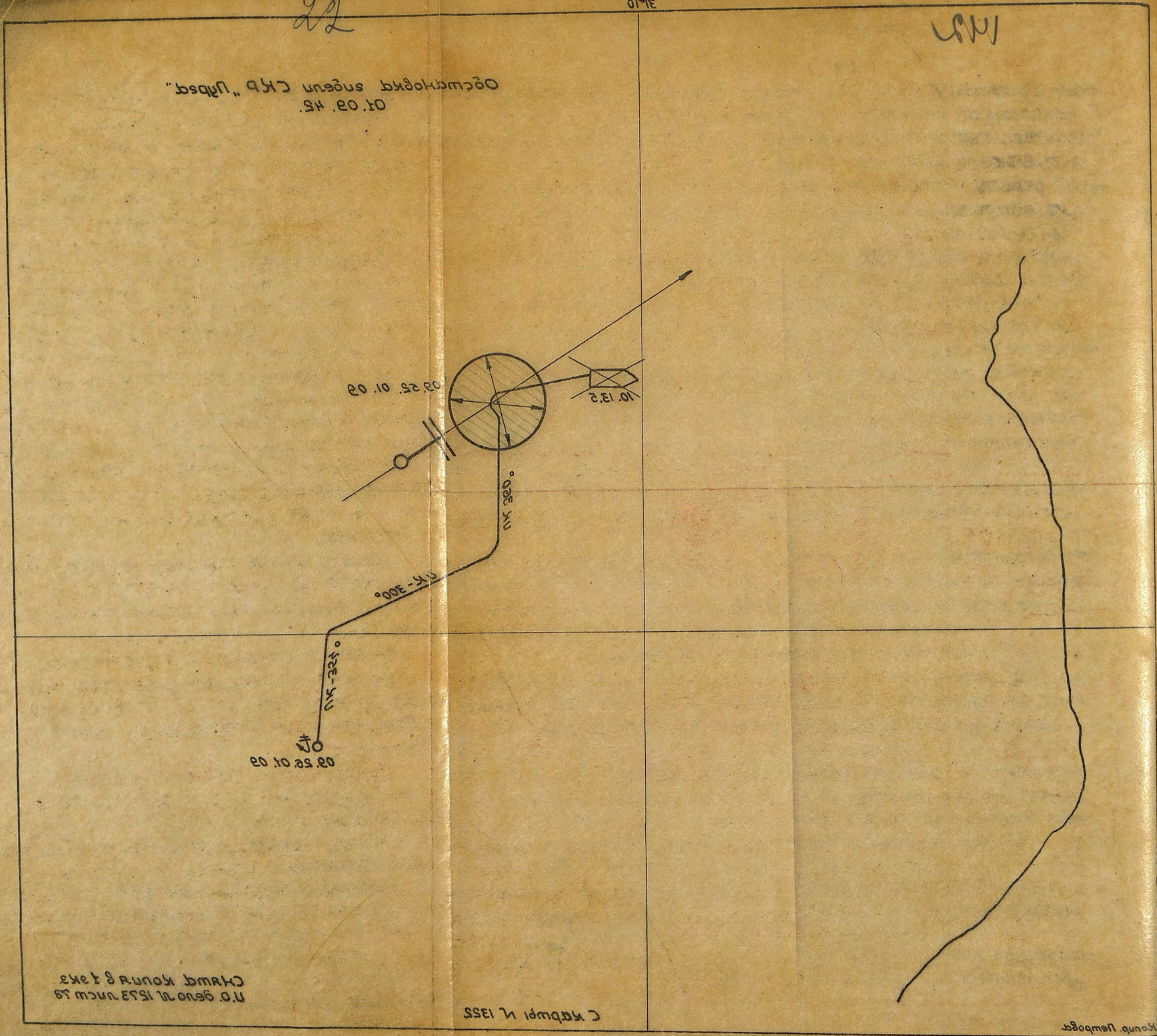
В течение навигации воздушным бомбардировкам подвергались и другие пункты подвоза, в частности, ст.Волховстрой, получившая значительные разрушения.

Постоянное воздействие неприятельской авиации не пара-

142

98


31°10'
Обстановка гибели СКР „Пурга"
01. 09. 42.
10. 13. 5
09. 52. 01. 09
ИК 360°
ИК-300°
ИК-354°
09. 26. 01. 09
Снята копия в 1 экз.
И.О. дело № 1273 лист 78
С карты № 1322
Копир. Петрова



Обстановка гибели СКР „Пурга".
01.09.42.
09.52. 01.09
10.13.5
ИК-350°
ИК-300°
ИК-335°
09.26. 01.09
Снята копия в 1943.
И.О. дело № 1273 лист 73
С карты № 1322
Копир. Петрова

лизовало перевозок и несмотря на усиление воздушной угрозы работы на трассах продолжались нормально. Причиненные кораблям и транспортным средствам повреждения были полностью устранены в ходе навигации.

Для уменьшения вероятности помех авиации противника, в дни летной погоды движение на малой трассе производилось, главным образом, ночью, а на большую трассу караваны выходили из баз в предвечернее время с расчетом притти к месту назначения на рассвете или вскоре после него.

Непосредственное прикрытие трасс и портов с воздуха затруднялось сравнительно малым количеством выделенной истребительной авиации /в среднем, от 30 до 40 самолетов/ в то время как для надежного прикрытия, с несением барража, требовалось около 80 истребителей.

Поэтому, охрана коммуникаций и портов осуществлялась, в основном, методом дежурства самолетов на аэродромах Нов. Ладога и Выстав в готовности к вылету по вызову и периодическим патрулированием. В Кабоне, Нов.Ладоге, Выставе и на островах Зеленцы были созданы посты наведения истребительной авиации.

За период с 1.05 по 1.12 истребительная авиация произвела 1916 самолетовылетов, имея 48 встреч с 211 самолетами противника. В воздушных боях было сбито 23 и повреждено 8 неприятельских самолетов; наши потери - 10 самолетов, из них один сбит своей истребительной авиацией.

Существенным недостатком явилось тройное подчинение оперативной группы 61 авиабригады, выделенной для решения задач прикрытия перевозок: прямое- командующему ВВС КБФ, оперативное - командующему ВВС 8 армии и командующему ЛВФ.

1916 самолетовылетов, произведенных для прикрытия перевозок, составили лишь 46,7% от общего количества 4097 самолетовылетов, сделанных опергруппой за кампанию 1942 г. Остальные 2181 самолетовылетов были затрачены на сопровождение транспортной авиации, штурмовые действия и выполнение других заданий, не связанных непосредственно с обеспечением перевозок. Таким образом, даже при наличном количестве истребительной авиации прикрытие перевозок могло быть значительно эффективней, если бы самолеты использовались исключительно для выполнения своей основной задачи.

Непосредственных помех перевозкам надводными силами противник не оказывал, хотя его катеры эпизодически появлялись в районе большой трассы, преимущественно на участке банка Сев.Головешка - о.Сухо.

Впервые два катера противника были обнаружены на большой трассе в ночь на 28.08 и отогнаны от каравана огнем конвойной КЛ "Шексна".

В дальнейшем появление катеров на озерных коммуникациях участились. 29.09 КЛ "Лахта",сопровождавшая караван, имела перестрелку с двумя катерами в районе банки Сев.Головешка. В ночь на 1.10 к норду от банки Стрелковой произошло боевое столкновение кораблей конвоя и наших дозорных катеров с несколькими катерами противника, окончившееся безрезультатно. Обстановка, предшествовавшая бою 9.10 наших катеров с неприятельскими у банки Сухоневской, показала, что часть катеров противника в предыдущую ночь выходила с неизвестными целями в южную часть озера, предположительно в район большой трассы.

Заключительным признаком активных намерений противника в отношении наших озерных коммуникаций явилась осуществленная 22.10 и потерпевшая полную неудачу попытка высадки десанта на расположенный вблизи большой трассы о.Сухо.

Систематическое появление катеров противника в районе коммуникаций и несколько случаев сбрасывания здесь с неприятельских самолетов подозрительных предметов в воду вызвали со стороны командования флотилией опасение постановки противником мин на фарватерах.

Для борьбы с минной опасностью, помимо траления,вдоль обоих трасс были выставлены 34 пловучих поста противоминного наблюдения /ПМН/; такие же посты в количестве 12 были развернуты и на побережьи. Районы, в которых предполагалось наличие мин, объявлялись опасными и закрывались для плавания, создавались обходные фарватеры, в сентябре линия большой трассы была несколько смещена к северу.

Результаты тральных работ не вскрыли фактов постановки противником мин. Тем не менее, в течение всей навигации реальная опасность минной угрозы заставляла проявить особое беспокойство за поддержание устойчивости оперативного режима на озерных коммуникациях.

За все время выполнения перевозок <u>наши потери и пов-</u>

реждения от действий авиации противника /бомбардировки и обстрел/ и штормов составили 55 судов, из них 15 самоходных и 40 несамоходных. Из этого количества от действий авиации погибло и было повреждено 12 самоходных и 9 несамоходных судов, а от штормов - 3 самоходных и 31 несамоходные судно.

В том числе, из корабельного состава флотилии от действий неприятельской авиации погибли СКР "Пурга", СКА "МО" № 175, девять тендеров и один катер типа "ЗИС" и имели повреждения две КЛ КЛ, три ТР ТР, три ТЩ ТЩ, пять СКА "МО" и четыре ТКА ТКА.

Потери в грузах составили 3242 т. или 0,32% от общего грузооборота, а именно: каменного угля - 1461 т, мазута - 1300 т., боезапасов - 312 т и оборудования - 169 т.

Потери в личном составе от действий неприятельской авиации не вызывали паники и растерянности. На усиление воздушной угрозы личный состав флотилии и СЗРП, занятый в перевозках, отвечал увеличением завоза грузов для нужд Ленинграда и фронта. Октябрь, принесший максимальное количество жертв и потерь в судовом составе, дал в то же время и максимум грузопотока в сторону Ленинграда.

Оценивая выполнение и итоги перевозок в навигацию 1942 г. можно сделать следующие выводы:

1/ Флотилия приступила к перевозкам, имея известный положительный опыт навигации 1941 года. По сравнению с предыдущим годом транспортные средства были резко увеличены, система портов расширена и упорядочена, а сама организация перевозок приняла более четкие формы.

2/ План пассажирских перевозок был выполнен с превышением заданий ГКО и Военного Совета Ленфронта.

Недовыполнение плана грузовых перевозок в направлении на Ленинград было вызвано большими простоями тоннажа, упиравшимися в недостаточность руководства процессом погрузочно-разгрузочных работ и отсутствие комплексного планирования работы флотилии и Управления перевозок Ленфронта.

3/ Принятая система конвоирования караванов на большой трассе, в условиях малой активности надводных сил противника, себя оправдала. При большой активизации этих сил необходимо усиление состава конвоя и отказ от использования конвоиров для приема грузов на борт и буксировки барж на переходах.

VII - организ. команд. стр. 7, 741-896.

4) Основные помехи перевозкам противник оказывал бомбардировками с воздуха кораблей и портов, преимущественно на малой трассе. Прикрытие перевозок с воздуха истребительной авиацией было недостаточным в силу малого количества приданных самолетов и отсутствия четкости их оперативного использования. Оба эти вопроса требовали своей полноценной отработки.

5) Реальность минной угрозы перевозкам не оправдалась действительным ходом событий. Воздушные силы противника в этом отношении не проявили никакой активности, целеустремив ее целиком на постановку мин с воздуха в районе Северных Кронштадтских фортов и Морского канала в начале кампании 1942 г. Систематические появления катеров противника в районе большой трассы также не носили ярковыраженного активного характера, хотя и заставляли усилять внимание к охране озерных коммуникаций.

Эти обстоятельства облегчили выполнение перевозок, так как активное применение противником мин несомненно привело бы к дополнительным потерям тоннажа и людей, увеличило оперативную напряженность флотилии и усложнило вопросы организации тральных работ, принимая во внимание занятость в перевозках значительного количества тральщиков типа "Ижорец" и части катерных тральщиков /мотоботов/.

6) В целом флотилия успешно решила поставленную перед ней, в качестве главной, задачу выполнения и обеспечения перевозок на озере. Личный состав настойчиво и героически боролся за выполнение этой задачи в трудных условиях постоянного воздействия авиации противника, штормовых погод и общей высокой оперативной напряженности, связанной с параллельным выполнением других операций.

г) Тральные операции.

В кампанию 1942 г. флотилия вступила не имея опыта в тральных работах. В апреле был составлен план тральных работ, предусматривавший траление фарватеров на обоих трассах, подходов к Свирской губе и опасных в минном отношении районов. Кроме того, были разработаны "наставление по тралению" и инструкция постам противоминного наблюдения.

К началу тральных операций, тральные средства флотилии были представлены 6 дивизионом ТЩ ТЩ /десять ТЩ ТЩ типа "Ижорец" - №№ 37, 63, 65, 81, 82, 100, 126, 127, 175, 176 и "УК-4"/ и группой катерных ТЩ ТЩ /пять единиц - "Коммунист", "Комсомолец", Р-41, Р-44 и ОВР-36/.

Из "ижорцев" в тралении принимали участие лишь семь единиц, и то в разное время, т.к. остальные четыре в течении кампании были заняты перевозками и выполнением других оперативных заданий.

Во втором полугодии тральные силы флотилии увеличились за счет вступления в строй двух КАТЩ /№№ 38 и 95/, пяти МТЩ /№№ 16, 34, 35, Л-19 и Л-20/, четырех КЭМТЩ /"КМ" №№ 93, 105, 112 и 121/ и двух тралбаржей /№№ 82 и БТ-64/. В связи с этим вместо группы КАТЩ были созданы 1 и 2 дивизионы КАТЩ, вошедшие, как и 6 дивизион ТЩ ТЩ, в состав ОВР Главной базы.

Все тральные операции сводились, в основном, к разведывательному тралению, причем недостаток в тральщиках заставил применять способ простого обследования. Для точности галсов и устранения возможных пропусков на тральщики были выданы тральные вехи, которые должны были выставляться при плохой видимости. Гидрографическо-навигационное обеспечение тральных работ достигалось наличием существовавшей системы оборудования, дававшей полную возможность определения места по пеленгам и с помощью секстана.

Всего за кампанию было проведено десять тральных операций, данные по которым сведены в отдельную таблицу, а районы траления указаны на обзорной карте /см.приложение №10,11/.

Точных данных о постановке противником мин командование флотилии не имело. Можно было лишь предполагать, что пользуясь отсутствием достаточно плотной и непрерывной системы наблюдения отдельные катера и самолеты противника ставят банки в районах обеих трасс и на других участках театра.

Такое предположение подкреплялось фактами неоднократного появления неприятельских катеров и самолетов вблизи наших коммуникаций, главным образом в ночное время. Кроме того, днем 30.09, в расстоянии 20-30 м от борта дозорного катера "МО" № 209, шедшего в районе банки Стрелковой, произошел сильный подводный взрыв, давший повод предположить наличие здесь выставленной противником неконтактной мины.

Поэтому, каждое зафиксированное появление катеров противника вблизи трасс рассматривалось как выход на минную постановку, а неразрывавшиеся при сбрасывании в воду с неприятельских самолетов бомбы принимались за мины.

В этих случаях соответственные районы об'являлись опасными и закрывались для плавания. Траление преследовало,

главным образом, обнаружение якорных мин: недостаток в МТЩ МТЩ заставлял производить траление магнитных мин лишь на подходах к базам. Все тральные операции проводились, в основном, в светлое время суток и в благоприятных метеорологических условиях. Помехи противника отсутствовали, если не считать налета истребительной авиации 30.09 во время траления у банки Стрелковой, когда ТЩ № 126 и два МТЩ МТЩ получили незначительные повреждения и имели 4 убитых и 16 раненых.

Помимо тральных работ, в качестве средства борьбы с неконтактными минами в отдельных случаях применялось глубинное бомбометание, особенно широко в конце кампании. Бомбы сбрасывались в тех случаях, когда посты ПМН давали точные места падения с самолетов противника подозрительных предметов. Бомбометание охватывало площадь круга радиусом в 300 сажен с затратой 72 бомб. Всего за кампанию было израсходовано 472 глубинных бомбы "М-1", три из которых дали отказ во взрыве.

В результате тральных операций не было обнаружено ни одной мины. Предположения о постановках мин, таким образом, не подтвердились; противник оказался вовсе не активным в отношении создания минной угрозы на театре.

Оценка тральных операций приводит к следующим выводам:

1) Вследствие отсутствия достаточного количества сил и средств борьбы с минами, особенно с неконтактными, флотилия оказалась недостаточно подготовленной к выполнению тральных работ широкого масштаба. Имевшиеся в наличии тральные силы ни в коей мере не могли обеспечить устойчивости оперативного режима на озерных коммуникациях и предотвратить минную угрозу перевозкам, при условии проявления противником достаточной активности в минных постановках.

2) Проведенные тральные операции отличались примитивностью организации и существенными отступлениями от основных положений "Наставления по боевой деятельности тралящих кораблей", а именно:

а) проверка фарватеров и опасных районов способом простого обследования не соответствовала обстановке, вызвавшей необходимость траления; имевшиеся предположения о постановках противником отдельных мин и минных банок обязывали в соответствии с §§ 302, 304 и 479 "Наставления"

принять способ сплошного обследования, или протраливания, а при недостатке в тральщиках, организовать проводку кораблей за тралами;

б) было нарушено требование особой скрытности выполнения разведывательного траления, предусмотренное § 301 того же "Наставления": все тральные операции производились, в основном, в светлое время суток; причем опасность воздушных помех тралению до известной степени игнорировалась;

в) изношенность механизмов на 1 и 2 дивизионах КАТЩ КАТЩ срывала траление неконтактных мин и не позволяла ни при одной операции перекрыть площадь магнитными тралами 15 раз, как этого требует приказ НКВМФ СССР № 0467 от 1.07.42;

г) тралящие соединения не имели и не получили опыта в ночном тралении, особенно необходимом в обстановке допускающей помехи противника тральным работам.

3) Итоги тральных операций показали, что активизация противника в отношении минных постановок может поставить вопрос траления в крайне критическое положение и выявили необходимость своевременного усиления тральных сил, отработки их организации, повышения знаний и практических навыков командного состава и изучения имеемого опыта в тралении на других флотах и флотилиях.

д) Разведывательные операции.

В 1941 г. оперативная разведка на театре, по существу, отсутствовала и штаб флотилии этим вопросом не занимался. Лишь в конце года при штабе было создано разведывательное отделение. С января до начала апреля им была организована переброска отдельных групп разведчиков в Липки, Саунасаари, Ранта-кюля, на о.Иголжансаари и др.районы побережья занятого противником. Разведчики добывали сведения, характеризующие систему обороны противника в этих районах.

Со вскрытием озера от льда переброски таких групп продолжались катерами "МО". В июне были проведены две высадки разведывательных групп: в районе о.Сало-Габаново и в районе Карку-Пограничные Кондуши.

Обе группы снять обратно не удалось, несмотря на неоднократные к тому попытки. Противник неизменно оказывал противодействие при подходе катеров "МО" к назначенным районам

с'емки. Катерами в ходе операций было выявлено наличие ряда стационарных и полевых батарей на побережье и сигнально-наблюдательных постов.

С июля разведывательные операции были целеустремлены на выявление состава, мест базирования и характера боевой деятельности легких надводных сил противника, начинавших обнаруживать себя на озере. По агентурным данным, эти силы, базируясь на Лахденпохья, Сортавала и Саунасаари, готовились к проведению десантных операций против нашего побережья. Кроме того, ожидалась переброска по железной дороге на озеро нескольких итальянских ТКА ТКА.

Разработанный штабом флотилии план оперативной разведки ставил в качестве основных задач выявление намерений противника, системы его дозоров и коммуникаций, ПВО и БО баз, месторасположение прибрежных аэродромов и количество базирующейся на них авиации, а также своевременное обнаружение минных постановок. Средствами выполнения плана должны были являться авиация, агентура и войсковая разведка.

До 1.10 были произведены 3 высадки и 1 обратная с'емка агентурных групп и, кроме того, 2 неудавшихся попытки высадки и 2 неудавшихся попытки обратной с'емки:

а) 7.08 три СКА "МО" высадили на шлюпках группу из 14 разведчиков РО НКВД Карело-Финской АССР в 3,5 милях южнее бухты Андрусовой.

б) 12.08 двумя СКА "МО" на рыбачьих шлюпках были высажены 2 разведчика опергруппы РО штаба КБФ в 3,5 милях к югу от Кексгольма.

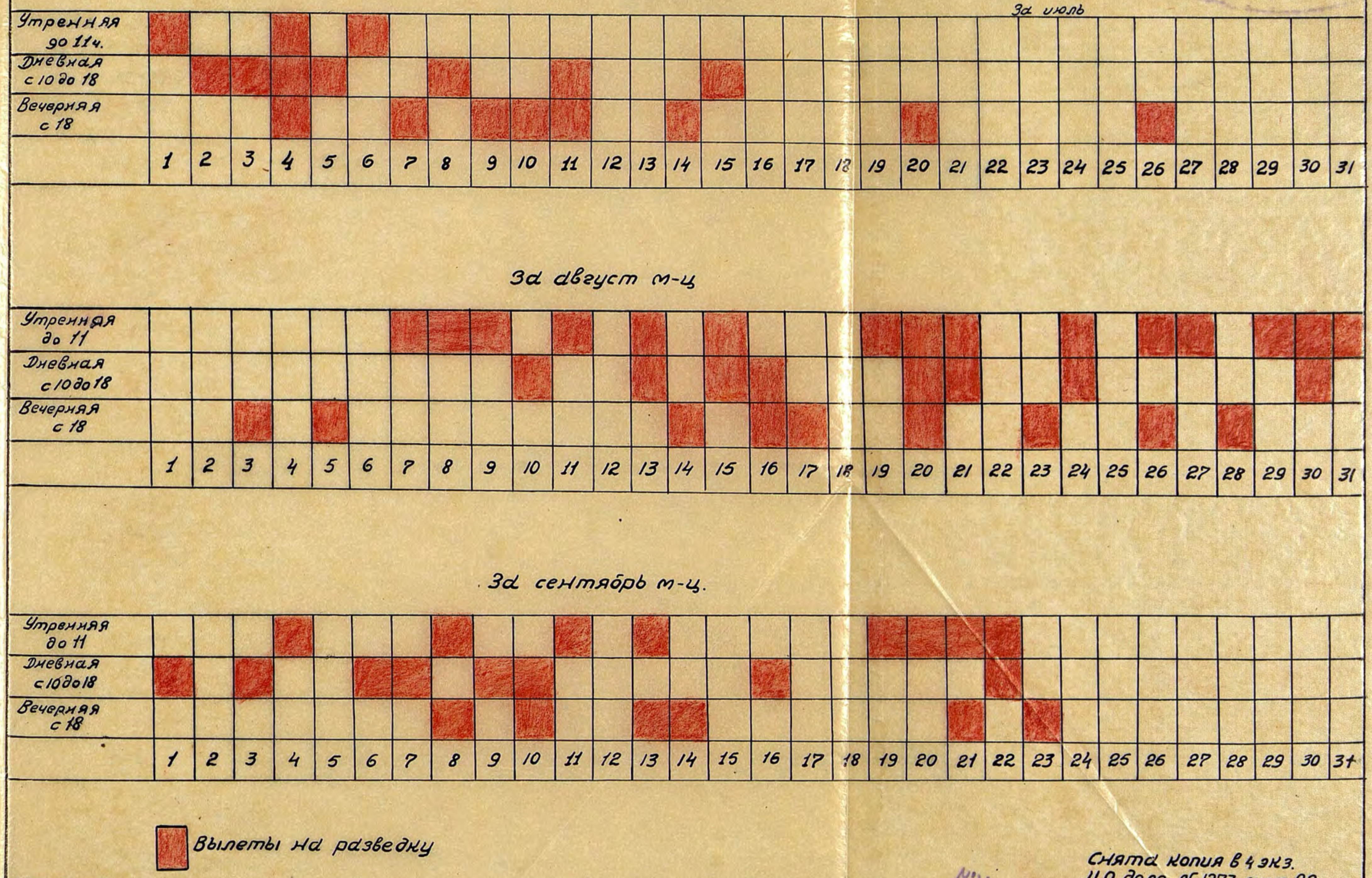
в) 15.08 три СКА "МО", выполнявшие задание по действиям на коммуникациях противника, высадили на шлюпке на о. Верккосаари двух разведчиков опергруппы РО Штаба КБФ.

г) 19.08 два СКА "МО" имели задание высадить группу из 12 разведчиков РО НКВД Карело-Финской АССР на побережье южнее бухты Андрусовой. При посадке группы на шлюпки для следования к берегу одна из шлюпок перевернулась на волне, причем утонуло оружие и питание разведчиков. Было принято решение возвратиться в базу.

д) 25.08 тремя СКА "МО" были сняты два разведчика с о. Верккосаари, высаженные туда 15.08. Разведчики /краснофлотцы ПЕСЦОВ и ДЕМЕНТЬЕВ/ за время пребывания на острове собрали ценные наблюдения по режиму плавания катеров противника в данном районе и системе коммуникаций, выявили появление ТКА

151

График
выполнения воздушной разведки на Ладожском озере за июль-сентябрь 1942 года



Копир. Петрова

Снята копия в 4 экз.
И.О. дело № 1273 лист 92

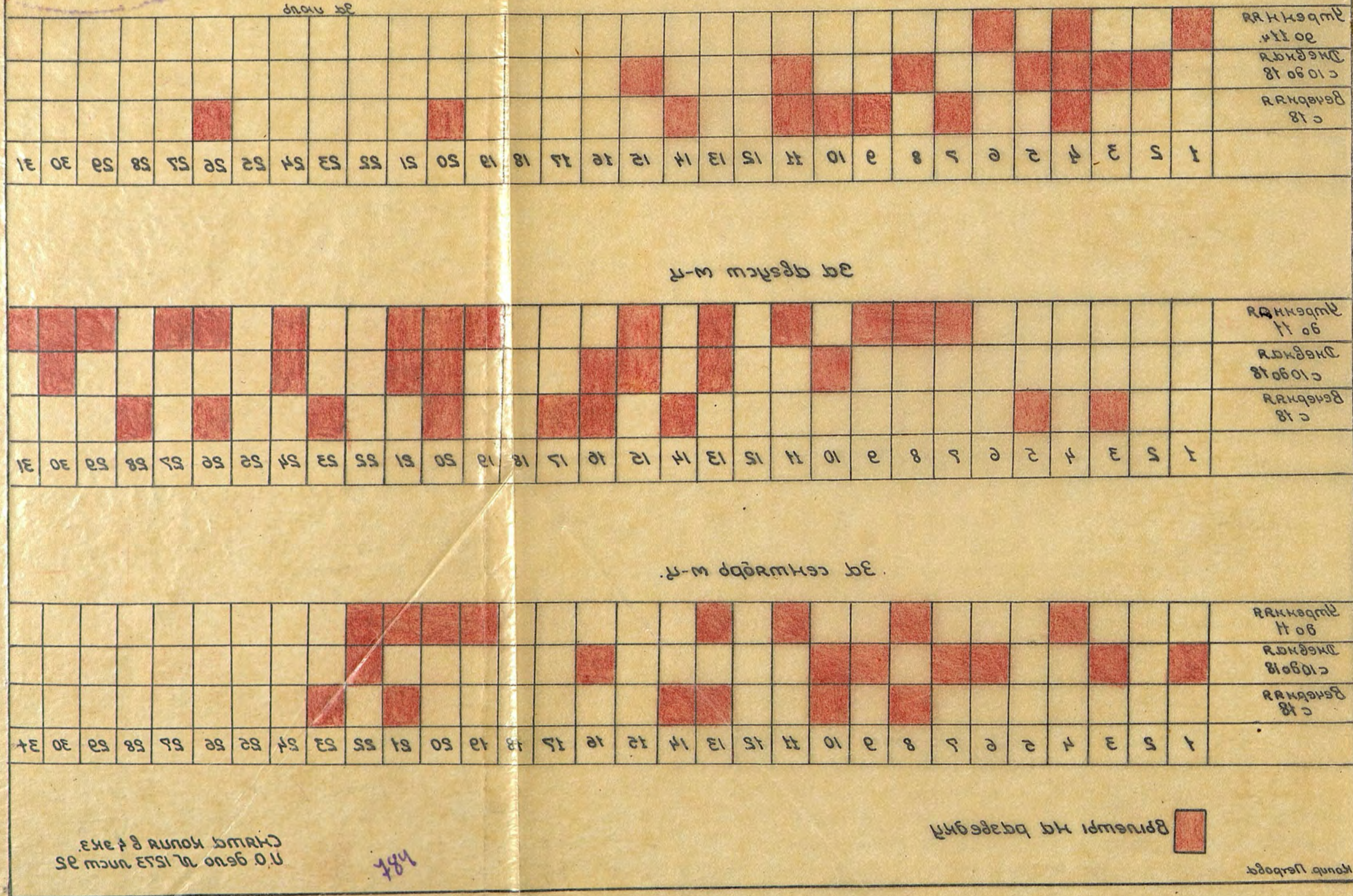
По времени суток вылеты в разведку ... неудовлетворительными. Так, в июле 25 суток подряд не было утренней разведки и 16 суток подряд утренней и дневной, причем за эти 16 суток вечерняя разведка производилась всего дважды с интервалами в 5 суток.

Инв. № 17808
Отдел
Полка

23

127

График
выполнения воздушной разведки
на Ладожском озере за июль-сентябрь
1942 года



Снята копия в 4 экз.
И.О. дело № 1273 лист 92

784

Веркюсаари, высаженные туда 15.08. Разведчики /краснофлотцы ПЕСЦОВ и ДЕМЕНТЬЕВ/ за время пребывания на острове собрали ценные наблюдения по режиму плавания катеров противника в данном районе и системе коммуникаций, выявили появление ТКА

ТКА и десантных судов противника на озере и факт их перебазирования из Лахденпохья в южные порты.

На основе данных, полученных от разведчиков, катера "МО", производившие с'емку, в тот же день захватили финский катер типа "Е" с двумя матросами, ценными документами и др.трофеями. Показания этих пленных дали материал о составе и организации надводных сил противника и другие данные, имеющие важное оперативное значение.

е) 26.08 и 6.09 два СКА "МО" выходили в район Ярисвинлеми для с'емки двух разведчиков, высаженных 12.08.Обе попытки не удались, т.к. в назначенном месте разведчиков не оказалось.

ж) 25.09 по заданию командования флотилией два СКА "МО" должны были высадить группу из 3 разведчиков в тыл противника. Катеры возвратились в базу из-за свежей погоды не выполнив задания.

Все операции по высадке разведывательных групп проводились скрытно и без помех со стороны противника, в темное время суток.

Неудачи с обратными с'емками имели одной из причин отсутствие заранее предусмотренных запасных районов с'емки т.к. противник очевидно, располагая данными наблюдения за нашими катерами, сумел создать помехи.

Воздушная разведка за период с 10.07 по 25.09 характеризовалась 73 вылетами, из них: вылетов на утреннюю разведку 28 /38,4%/, вылетов на дневную разведку 23 /31,5%/ и вылетов на вечернюю разведку 22 /30,1%/. Из общего количества вылетов, в июле было произведено 19 /26,0%/, в августе 32 /43,9%/ и в сентябре 22 /30,1%/.

Огромным недостатком явилось отсутствие непрерывности в воздушной разведке. Так например, в июле 16 дней было без разведки, причем интервалы достигали от 2 до 5 суток. В августе авиация не вылетала на разведку в течение 8 суток, интервалы между вылетами составляли от 1 до 2 суток. В сентябре разведкой не было охвачено 14 суток, причем интервалы между вылетами доходили от 1 до 8 суток.

По времени суток вылеты в разведку были еще более неудовлетворительными. Так, в июле 25 суток подряд не было утренней разведки и 16 суток подряд утренней и дневной, причем за эти 16 суток вечерняя разведка производилась всего дважды с интервалами в 5 суток.

В 4 квартале задачи воздушной разведки эпизодически выполнялись 26 отд.разведывательной авиаэскадрильей ВВС КБФ, причем ставились они штабом флотилии через РО Штаба КБФ. За октябрь, ноябрь и декабрь было произведено 32 вылета в разведку, из них в декабре всего лишь один.

Вполне естественно, что непрерывность оперативного наблюдения за театром при помощи основного и наиболее действительного средства разведки - авиации в этих условиях терялась. Некоторыми из причин, вызвавшими подобное положение, явились дождливая погода и плохое состояние аэродромов в июле. Главным же обстоятельством, отрицательно сказавшимся на планомерном использовании авиации для целей разведки, явилось отсутствие, как непосредственно подчиненной, так и оперативно приданной командованию флотилии разведывательной авиации.

Несмотря на указанные существенные недостатки, воздушная разведка давала ценные сведения о базировании и составе надводных сил противника и о системе ПВО, БО и коммуникаций. Правда, сведения эти поступали в штаб флотилии всегда с запозданием.

Вывод об отсутствии непрерывности и планомерности оперативного наблюдения на театре, сделанный при оценке деятельности воздушной разведки, можно принять в качестве основного при оценке разведывательной деятельности флотилии в 1942 г. в целом.

Общая система оперативного наблюдения на театре, благодаря невыгодным условиям обстановки, характеризовавшейся узостью операционной зоны флотилии и недостатком средств наблюдения за противником, была весьма неразвитой.

Имевшиеся посты СНиС позволяли держать под наблюдением лишь узкую прибрежную полосу,ограниченное количество катеров "МО" не позволяло достаточно широко использовать их для дальней разведки и дозоров; разведывательной авиацией, как уже было указано, флотилия по существу не располагала. Таким образом, не было возможности иметь постоянное наблюдение за действиями надводных сил противника в разгар активизации их деятельности на озере. Причины неоднократного появления неприятельских катеров в южной части озера оставались для командования флотилии неразгаданными и заставляли строить предположения о нарастании угрозы минных постановок, высадок десантов на наше побережье и т.п.

Создавалась неясность оперативной обстановки, не позволявшая принимать достаточно обоснованные решения при проведении операций. В этом отношении особенно характерными оказались обстрел Саунасаари, поисковые операции из "засад" и бой у банки Сухоневской, описываемые ниже. Обстановка, предшествовавшая отражению высадки десанта противника на о.Сухо, также была довольно неясной для командования.

В результате такого состояния разведывательной службы на флотилии данные о противнике шли главным образом по линии агентуры и сведений, поступавших из РО Штаба КБФ. Эти данные содержали в основном материал о составе сил противника и местах базирования и почти вовсе не выявляли оперативных намерений противника и характера его боевой деятельности.

е) Операции по поддержке флангов 7 и 23 армий.

Наступившая стабилизация сухопутных фронтов, прилегавших к Ладожскому озеру, снизила прежнюю остроту вопроса огневой поддержки. В 1942 г. поддержка флангов армии отличалась специфичностью выполнения. Систематической поддержки с выделением артиллерийских кораблей на длительные сроки не было; производились лишь отдельные эпизодические операции, имевшие, по согласованию с армейским командованием, попутной задачей отработку курса боевой подготовки канлодок.

Значительное внимание было уделено вопросам организации как самих стрельб, так и взаимодействия с армейскими фланговыми частями. В штабы армий были выделены постоянные офицеры связи от штаба флотилии, на операции разрабатывались приказы и дополнительные боевые наставления, создавались выносные наблюдательные посты от кораблей, оборудовались основные и запасные огневые позиции, резко улучшились методы ведения огня, корректировка и связь и т.д.

Всего за кампанию было проведено четыре отдельных операции, кроме специальной операции по огневой поддержке наступления 8 армии, проводившейся с 27.08 по 3.09.

27.06 КЛ "Лахта" проводила стрельбу по батареям противника у знака Зубец и на мысе Габанов, имея при себе СКА "МО" для несения противокатерной обороны и постановки

дымзавес и СКА "КМ" № 95 - для связи с берегом.

Основная огневая позиция была выбрана в 5 милях к норду от мыса Стороженский, запасная-между банкой Сев.Торпакова и Стороженским рифом, выносной НП-у рыбачьих изб Кечкужно. Корректировка огня предусматривалась по радио, районы огневых позиций были обвехованы с "МО" № 205.

В 9.45 "Лахта" пришла на огневую позицию, где до 12.00 прикрывалась отдельными звеньями истребительной авиации 7 армии. Добиться радиосвязи с выносным НП не удалось вследствие слабой мощности рации "РБ".

В 11.18 канлодка открыла огонь по батарее у знака Зубец с дистанции 105 каб., используя точкой наводки хорошо видимый знак. Сделав четыре залпа, "Лахта" пошла на запасную огневую позицию чтобы с нее начать обстрел батареи на мысе Габанов. В 11.27 эта батарея открыла огонь по "Лахте", добившись нескольких накрытий. Канлодка, прикрываясь дымзавесами, поставленными с катеров и при помощи дымовых шашек, сброшенных с борта, начала отход на зюйд-ост.

Отход пришлось делать на прямом курсе, т.к. применить артиллерийский зигзаг было нельзя ввиду стесненного для маневрирования района.

Батарея продолжала вести огонь через дымовую завесу, прекратив его лишь в 11.40 на дистанции 107 каб. Всего противник сделал до десяти трехорудийных залпов 152-мм снарядами; корабль повреждений и раненых не имел, хотя на палубу ложилась масса осколков.

Операция показала трудность огневой поддержки фланга армии в условиях наличия батареи противника, перекрывающей своим огнем всю акваторию Свирской губы.

2.07 КЛ "Селемджа" с катером "МО" № 205 и "КМ", приданными для обеспечения, вела стрельбу по двум минометно-пулеметным ДЗОТ'ам в районе Туомела, поддерживая оборону правого фланга 142 СД. Перед выходом на огневую позицию со СКА "МО" была произведена штурманская рекогносцировка побережья с задачей проверки наличия и опознания на местности знаков и ориентиров, нанесенных на картах.

Прикрытие с воздуха на время операции возлагалось на истребительную авиацию 23 армии. Выносной наблюдательный пункт с рацией "РБ" предполагалось развернуть при штабе 142 СД. Огневая позиция была выбрана в 90 каб. от цели у

мыса Быковец с точками наводки: основной - мыс Орли и запасной /на случай ухудшения видимости/ - огонь между Тозерово и Орли.

Прямую радиосвязь с выносным наблюдательным пунктом "Селемджа" установить не смогла; пришлось держать визуальную связь при помощи карманного электрического фонаря с сигнально-наблюдательным постом Быковец, который имел проволочную связь со штабом 142 СД.

Канлодка заняла позицию с 21.00 1.07 и вела огонь стоя на якоре, с 00.51 до 01.35, когда с берега было передано приказание: "дробь, уничтожен ДЗОТ противника,прекратите огонь". За стрельбу было израсходовано 14 - 100 мм фугасных снарядов, наблюдались три прямых попадания в ДЗОТ и, повидимому, был взорван склад боеприпасов, находившийся вблизи. В начале стрельбы над канлодкой пролетел "ХЕ-111", не оказавший никаких помех.

6.08 КЛ КЛ "Селемджа" и "Лахта" с приданным для постановки дымзавес ТКА № 61 производили пристрелку целей на фланге 7 армии с заранее подготовленных огневых позиций.

К этому времени, как уже отмечалось выше, противник достаточно сильно укрепил свой фланг, выходивший на побережье Свирской губы, установив на мысе Габанов трехорудийную 152 мм батарею с дальностью огня до 120 каб, позволявшей вести обстрел наших кораблей в любой части губы. Стояла задача - подавить эту батарею одновременным воздействием канлодок и штурмовой авиации 7 армии.

Подготовка к операции включала в себя: совместную разработку флагартом флотилии и начальником артиллерии 7 армии схемы целей и наблюдательных постов, подготовку подвижных корректировочных постов и отработку связи между ними и кораблями, предварительное траление районов основной и запасной, огневых позиций и подходов к ним; оборудование районов позиций вехами и кустами вех в качестве вспомогательных точек наводки.

В 4.40 6.08 канлодки пришли на огневую позицию, встали на якорь и установив радиосвязь с НП начали пристрелку с дистанции 100 каб. Погода: ветер зюйд-ост 2-3 балла, озеро 1-2 балла, облачность 8 баллов, видимость 10 миль. Одновременно четыре "И-16" производили штурмовой налет по батарее на м. Габанов. Пристрелка и действия авиации длились до 5.38, после чего батарея противника сразу же открыла огонь, накрыв

первым же залпом "Селемджу".

Под прикрытием дымзавесы канлодки начали переход на запасную огневую позицию между маяком Торпаков и банкой Сев.Торпакова, т.к. имелось предположение, что батарея располагает приборами, позволяющими вести огонь на поражение через дымзавесу при неизменном маневрировании цели. Дымзавеса, поставленная с ТКА № 61, оказалась неудачной: она закрыла не только цель, но и вспомогательную точку наводки, ввиду чего пришедшие в 6.10 на запасную огневую позицию канлодки не могли продолжать стрельбу.

Наступившее вскоре ухудшение видимости и дождь заставили принять решение об окончании операции.

Операция показала необходимость совместных действий канлодок и авиации для надежного подавления батареи и вскрыла крайнюю длительность пристрелки /54 минуты с расходом 10 снарядов "Селемджой" и 9 "Лахтой"/, обусловленную недостаточной отработкой методов стрельбы и слабой работой береговой НП. Радиосвязь во время операции работала безотказно и хорошо.

25.08 КЛ КЛ "Нора" и "Шексна" с приданным для обеспечения СКА "МО" № 175 обстреливали береговые цели на фланге 23 армии в районе Туомела.

Стрельба велась с необорудованных огневых позиций у мыса Максимов, с якоря, с дистанции 60 каб., корректировка огня с берега по радио.

В 6.10, когда "Нора" открыла огонь, в районе позиции появились два "МЕ-109", отогнанные зенитной артиллерией "Шексны" и СКА "МО". В 6.15 в районе операции появились шесть "И-15", вылетевшие из Нов.Ладоги для прикрытия с воздуха. Окончив стрельбу в 6.50, "Нора" отошла на зюйд и ее место заняла "Шексна", открывшая огонь в 7.11.

Однако, в 7.37 стрельбу пришлось прекратить, т.к. НП донес, что находится под артобстрелом противника и не может вести корректировку. За время операции "Нора" израсходовала 30-76,2 мм снарядов, "Шексна" - 20; по данным армии огонь канлодок нанес значительные потери живой силе противника в районе целей.

ж) Появление надводных сил противника на озере, активизация их действий и усложнение задач ЛВФ.[1]

В 1941 г. вслед за выходом противника к побережью возникло реальное опасение появления на озере его надводных легких сил. Однако, вплоть до начала летней кампании 1942 года каких-либо очевидных признаков активизации противника на озере не было, если не считать появления отдельных шюцкоровских катеров в районах Сортанлахти-Коневец и др. пунктов западного побережья.

С началом летней кампании 1942 г. положение резко изменилось. В планах общего наступления на Ленинград в этом году противник не мог не рассматривать Ладожское озеро как плацдарм для нанесения фланговых ударов по нашим войскам на Карельском и Свирском участках фронта и как единственную коммуникацию, связывающую блокированный с суши Ленинград с остальной страной. В этих условиях, естественно, следовало ожидать резкой активизации деятельности противника на озере.

Со второй половины 1942 г. немцы начали переброску на озеро катеров и десантных судов, находившихся до этого в Бельгии. До Финляндии суда шли Балтийским морем а затем перевозились по железной дороге в разобранном виде до Лахденпохья, где проходили сборку. Также было переброшено несколько итальянских ТКА ТКА. Из этих сил был создан специальный отряд, укомплектованный немцами и получивший название "Отряда восточной переправы"; его назначением являлись действия на озерных коммуникациях и производство десантных операций.

Тактико-технические данные надводных сил, которыми располагал противник на Ладожском озере ко второй половине кампании 1942 г. приводятся в приложении №....

Надводные силы противника к осени 1942 г. представляли вполне реальную угрозу для действий на наших озерных коммуникациях и высадки десанта на побережье. Особенную опасность представляли хорошо вооруженные, достаточно быстроходные и могущие принять на борт одновременно до двух

1) При написании этого раздела, в основном, использована брошюра "Боевая деятельность противника на Балтийском театре в 1942 г." Изд. РО Штаба КБФ 1943 г.

полков пехоты десантные суда и катеры. Соотношение артиллерийского вооружения флотилии и противника выражалось: по орудиям 75-100 мм калибра, как 1:1,09 /22 орудия против 24/ и по 45 мм и 20 мм автоматам и полуавтоматам, как 1:1,2 /67 полуавтоматов и 6 автоматов против 88 автоматов/.

Операционные базы противника /Саунасаари, Сартанлахти, Кексгольм, Курклоки/ находились в непосредственной близости от наших коммуникаций. На побережье и островах была развернута береговая оборона и довольно густая сеть постов СНиС. Все базы были связаны между собой телефонной связью, а главная база Лахденпохья - через Валаам с островами Хейнесинмаа, Меккерикке, Мал.Ристисаари и Мантсинсаари и непосредственно - с о.Путсало. Валаам имел связь с Сальми через о. Мантсинсаари. Связь указанных пунктов между собой велась по подводным кабелям.

Специальная группа катеров связи /15-20 единиц/ базировалась на Лахденпохья с задачей обслуживания пунктов северного участка Западного побережья и островов Валаам, Меккерикке и Хейнесинмаа. Вторая группа из 20 катеров, базируясь на Кивисальми, обслуживала южный участок того же побережья до Саунассари и о.Коневец. Третья группа, также из 20 катеров, базировалась на Видлицу и обслуживала все восточное побережье от Андрусовой губы до Импилахти.

В дополнение к средствам наблюдения и оповещения противник, силами СКА, ТКА и катеров связи, нес дозорную службу:

а) вдоль западного побережья от линии фронта до Саунасаари;

б) на подходах к Сартанлахти и о.Коневец;

в) к осту от маяка Табановасовский;

г) к осту от м.Мустаниеми;

д) к зюйду от о.Мантсинсаари;

е) на подходах к Видлице;

ж) в районе о.Сало.

Поддержкой дозора являлись береговые батареи и катеры, базировавшиеся на Сартанлахти.

Разведку противник вел, главным образом, авиацией и, частично, легкими надводными силами и направлял ее на выявление системы наших дозоров, коммуникаций и развертывания сил флотилии.

Активизация надводных сил противника, начавшаяся с систематического появления катеров в районе наших коммуникаций, заставила командование флотилией принять ряд мер, дополнительно обеспечивающих устойчивость оперативного режима на театре /усиление разведки, повышение оперативной готовности, организация тральных работ и системы ПМН, усиление дозорной службы и т.д/.

Точных данных о намерениях противника не имелось; становилось лишь очевидным, что он обладал неоспоримым преимуществом в сосредоточении сил, выборе места и времени для нанесения ударов перед флотилией, которая, занятая в основном перевозками, была оперативно прикована к южной части озера. Система базирования флотилии, приводившая к необходимости распылять силы между обоими побережьями, не способствовала развертыванию этих сил для парирования ударов противника. Сил для организации оперативной разведки на театре было крайне недостаточно.

В этой обстановке флотилией был предпринят ряд частных операций активного характера.

Такими операциями явились: поиски на коммуникациях, набег на Саунассари 26-27.07 и высадка десантной группы на о. Ганге-Па 9-10.08.

3/ <u>Операции на коммуникациях противника.</u>

Операции на коммуникациях противника имели основной задачей поиск и уничтожение отдельных катеров и плавсредств противника на переходах озером и вблизи баз и дополнительной задачей - захват "языка" из состава их команд.

Операции выполнялись катерами "МО", действовавшими в группах по 2-3 катера. Всего за кампанию 1942 г. было проведено четыре таких операции.

<u>1 операция</u> проводилась с 14 по 21.08 двумя группами СКА СКА "МО": три катера /№№ 206, 215 и 228/ действовали в западной и северо-западной части озера и два катера /№№ 205 и 213/ - у восточного побережья.

На ночь катеры занимали точки "засад" вблизи побережья /1 группа - в районе мыс.Куркиниеми - о.Хейнесинма, у входа в Якимварский залив, у Кексгольма и между о.Коневец и Саунасаари; 2 группа - на подходах к о.Лункулансаари, у о.Парго

и близ бухты Андрусовой/, где оставались в течение 3-5 часов до приближения рассвета с приглушенными моторами, после чего отходили на дневные позиции в среднюю часть озера, ложась в дрейф до наступления темноты.

За всю операцию катеры первой группы плавсредств противника не обнаружили, хотя неоднократно слышали ночью шумы моторов на озере. Катера второй группы ночью 17.08 заметили и обстреляли буксир и лайбу в 4 милях к зюйду от о. Лункулансаари, подвергшись в свою очередь обстрелу береговых батарей из районов Карку, Пистиниеми, Пограничные Кондуши и Видлица.

Других помех со стороны противника за все время нахождения в озере катеры не имели.

<u>2 операция</u> проводилась в ночь с 19 на 20.08 по приказанию Командующего КБФ с задачей обнаружений и уничтожения плавсредств противника в районе о.Коневец-банка Сухоневская. В операцию были выделены СКР "Пурга" и СКА СКА "МО" №№ 175 и 262.

Несмотря на то, что участок побережья от Коневца до мыса Ярисивиниеми был надежно просмотрен, надводных сил противника обнаружить не удалось. На рассвете 20.08 "Пурга" обстреляла стоявший на мели у банки Сухоневской с 1940 г. ТЩ № 37, на котором предполагалось наличие НП противника. Осмотр тральщика выявил отсутствие на нем признаков пребывания людей.

<u>3 операция</u>, проведенная 24-25.08 СКА СКА "МО" №№ 215, 213 и 206, сочеталась со снятием двух разведчиков, высаженных на о.Верккосаари. Данные, полученные от разведчиков, выявили наличие систематического рейсового сообщения катеров противника между островами Воссинансаари и Хейнесинмаа. Было решено, замаскировав катера "МО" ветвями, деревьями и маскировочными сетями у берега о.Верккосаари и выставив на острове НП, продолжать наблюдение за режимом плавания катеров противника.

В 15.48 25.08 к западу от острова был обнаружен катер противника, шедший курсом зюйд со скоростью 8-9 узлов. Катера "МО" №№ 206 и 213 отошли от острова и пошли на пересечку курса неприятельского катера, отрезав его от побережья. Катер оказался финским и был вскоре взят в плен без сопротивления с двумя матросами, показавшими, что они при-

няли наши катера за немецкие. От пленных были добыты ценные сведения о составе сил противника на озере, пунктах базирования, системе коммуникаций, расположении береговых батарей и СНП и т.п.

4 операция проводилась с 28.08 по 1.09 СКА СКА "МО" №№ 201, 213 и 215. Удачное использование о.Верккосаари в качестве пункта "засады" для действий против катеров противника побудило командование еще раз повторить подобную операцию. По приходе к острову и обследовании его катеры встали у берега, замаскировавшись сетями и зеленью; на берегу был выставлен НП.

В течение дня 31.08 наблюдением было отмечено движение с зюйда к Кексгольму вдоль побережья 11 десантных судов и катеров противника, двух ТКА ТКА и пяти мелких катеров, скрывавшихся в шхерах между мысами Халькониеми и Херенотсаниеми; наличие двух буксиров с баржами у Кексгольма и движение отдельных катеров в районе о.Хейнесинма.

В 10.25 1.09 на зюйд-зюйд-весте в расстоянии 8 миль от острова был обнаружен ТКА противника, шедший курсом норд со скоростью 30-35 узлов. Было принято решение атаковать его двумя СКА СКА "МО" /№№ 201 и 215/.

Сблизившись с ТКА, в 10.32 катеры "МО" открыли по нему огонь, добившись накрытия и прямых попаданий; ТКА отвечал огнем автоматической пушки.

Вскоре ТКА загорелся и на отходе к берегу взорвался и затонул. В это же время катеры "МО" подверглись атаке двух самолетов типа "Бристоль" и обстрелу береговых батарей с мыса Куркиниеми, из района Кексгольма и с о.Хейнесинма.

Противник обнаружил, что наши катеры использовали о. Верккосаари для "засады" и вскоре перенес огонь по нему. Одновременно остров был обстрелян пулеметным огнем с пяти неприятельских самолетов типа "Бристоль".

В этой обстановке НП и остававшихся людей пришлось снять с берега и начать свертывание операции. На обратном переходе в Нов.Ладогу катеры "МО" подверглись неоднократным атакам самолетов противника, в результате которых было ранено 6 человек и получены незначительные повреждения матчасти. Огнем зен.артиллерии наших катеров был подбит один самолет противника.

Проведенные операции не дали желаемых результатов. Основными причинами к этому явились:

а) Недостаточное количество сил и средств для организации активных поисков, заставившее прибегнуть к методу "засад", вылившемуся в пассивное ожидание появления противника в заданных районах.

Метод "засад", примененный таким образом, лишался своего основного преимущества - элемента внезапности, а сама идея "засады" сводилась на - нет, т.к. условия и вероятность обнаружения противника были одинаковы с условиями и вероятностью обнаружения наших катеров катерами противника.

б) Невозможность осуществить наличным количеством катеров "МО" при неналаженной системе оперативной разведки и наблюдения на театре контроль за действиями противника на озере. Необходимость наблюдения за обоими побережьями приводила к распылению и без того ограниченных сил.

Естественно, в этих условиях надводные силы противника безнаказанно и скрытно продолжали движение на своих коммуникациях и выходы в южную часть озера.

в) Рассосредоточенная система базирования, облегчавшая надводным силам противника маскировать свое местопребывание и способствовавшая скрытности выходов и переходов в озере.

г) Отсутствие у флотилии маневренных баз, позволяющих производить быстрое и скрытное развертывание сил для операций в северной части озера. В этом отношении весьма характерным фактом явилась выгода использования о. Верккосаари в качестве временной "тайной" базы для катеров "МО". Обладание островами Валаамского архипелага значительно облегчило бы флотилии развертывание ее активных операций в кампанию 1942 г.

д) Все поисковые операции не сопровождались доразведкой. Данные о противнике были слишком общи и неконкретны, а иногда вовсе не соответствовали действительности. Кроме того, отсутствовало взаимодействие с авиацией, которая могла бы быть использована не только в качестве средства разведки, но и для наведения катеров "МО".

Поиск производился, по существу, "на-авось" и "вслепую" и, естественно, не мог дать каких либо положительных результатов.

И) Набеговая операция на Саунасаари 26-27.07.42 г.

/см.схему/.

Появление надводных сил противника на озере поставило перед командованием задачу активизировать действия флотилии у побережья противника с целью вызвать его легкие силы из баз и пользуясь нашим превосходством, нанести им поражение.

Наиболее удобными для действий против наших коммуникаций базами противника явились Сартанлахти и Саунасаари подходы к которым, по имеющимся данным прикрывались береговыми батареями[1], системой дозоров и, возможно, минными полями.

По приказанию командующего КБФ была поставлена задача произвести набеговую операцию на Саунассари с целью уничтожения находящихся там плавсредств, перехвата легких сил противника на подходах к базе и подавления береговых батарей.

Силы, выделенные в операцию, были разбиты на два отряда.

1 отряд: КЛ КЛ "Селемджа", "Лахта", "Бурея", пять ТЩ ТЩ /№№ 63, 82, 127, УК-4, 100/, два СКА СКА "МО"/№№ 175 и 261/, два ТКА ТКА /№№ 61 и 81/ и авиагруппа в составе шести самолетов "ДБ-3" и четырех "ПЕ-2" 8-й авиабригады и двадцати четырех истребителей 61-й авиабригады.

Отряд имел задачей нанесение непосредственного удара по базе, причем КЛ "Бурея" выделялась для подавления береговых батарей, один "ПЕ-2" - для разведки, один "ПЕ-2"-для корректировки огня канлодок, а истребители - для прикрытия операции с воздуха. Остальные самолеты должны были нанести бомбовый удар по Саунасаари одновременно с обстрелом ее канлодками. Тральщики обеспечивали безопасность перехода к месту операции.

2 отряд: СКР "Пурга" и шесть СКА СКА "МО" /№№ 201, 205, 209, 199, 227, 214/ имели задачей, находясь в районе в 20 милях восточнее мыса Иляниниеми, произвести поиск и перехват легких сил противника, идущих

1) Одна П-203 мм, одна Ш-152 мм и, возможно, одна Ш-152 мм батарея в Тайпола.

озером в другие базы или на поддержку в Саунасаари.

Общее командование операцией принял на себя командующий флотилией капитан 1 ранга ЧЕРОКОВ, разместившийся со своим походным штабом на КЛ "Селемджа".

Первоначально операция намечалась на 23.07, для чего 1 отряд был сосредоточен в готовности в Морья, 2 отряд - в Нов.Ладоге, а авиация - на своих аэродромах. Однако, неблагоприятные метеорологические условия /частые дожди, низкая и сплошная облачность, непригодность аэродромов к полетам/ заставляли трижды откладывать выход в операцию вплоть до 26.07.

Это время было использовано на дополнительную подготовку отрядов к совместному плаванию и отработку проводки канлодок за тралами. Кроме того, для навигационного обеспечения операции были развернуты манпункты в Тозерово и Никулясы и установлены в качестве вспомогательных точек наводки и ориентиров огонь на знаке Орли и куст вех в Ш=60°26'35 Д=30°52'45.

В 19.00 26.07. 1 отряд вышел из Морья в район операции. Погода: ветер вест-зюйд-вест 3 балла, озеро 1-2 балла, видимость 7 миль.

Походный порядок - однокильватерная колонна из КЛ КЛ "Селемджа", "Лахта" и "Бурея" с ТКА ТКА на буксире, в голове - пять ТЩ ТЩ, по правому борту СКА СКА "МО" . Ход отряда - 5 узлов.

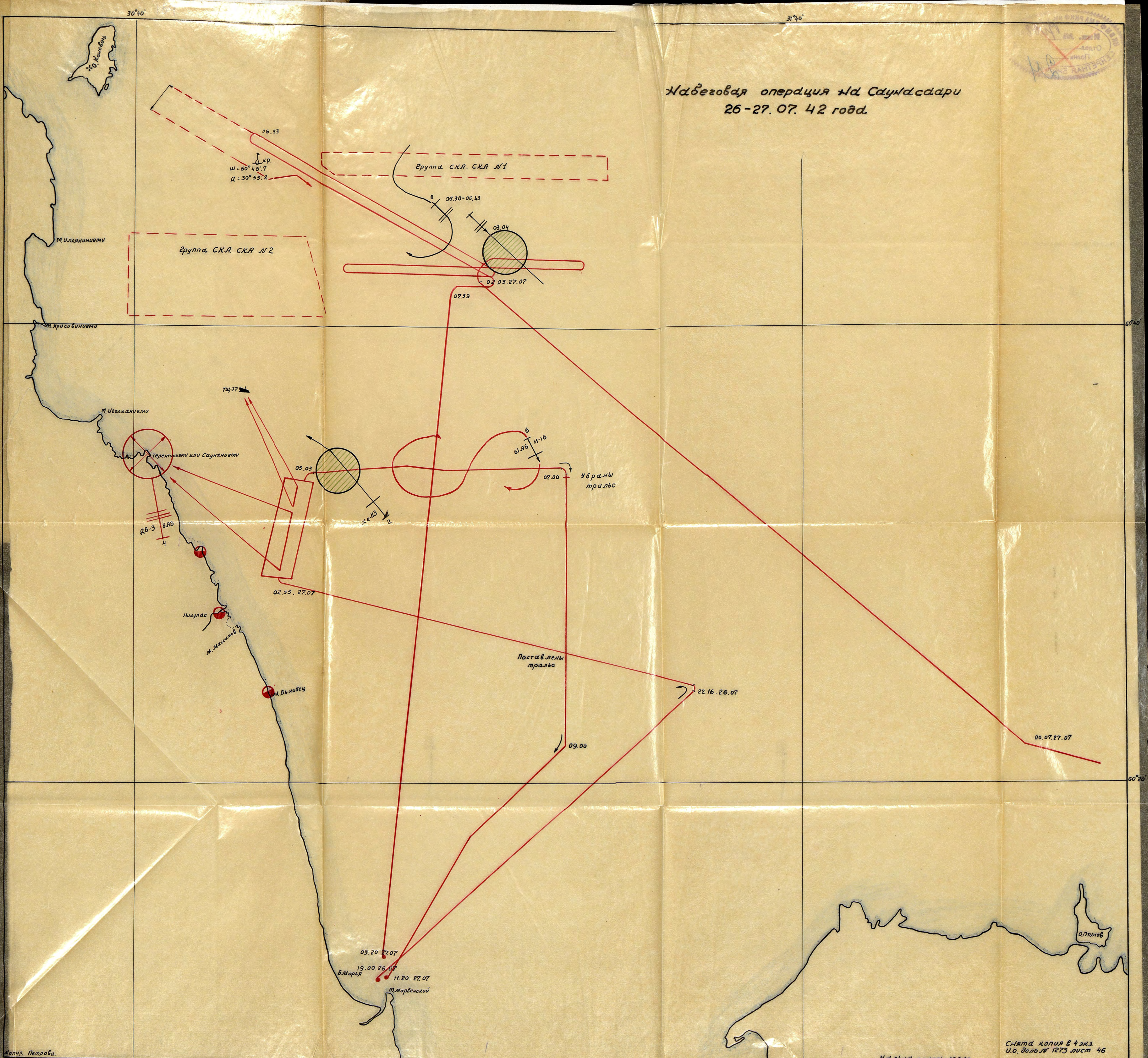
В 19.30 был обнаружен самолет противника, скрывшийся из видимости, не долетев до отряда.

В 22.15 было получено донесение от Начальника штаба флотилии из Нов.Ладоги: "По данным авиации в 17.50 юго-западнее Коневца до шести мелких катеров, в 17.53 в бухте Саунасаари у причалов предположительно три баржи. Других плавсредств на участке линия фронта - Саунасаари не обнаружено. № 1922".

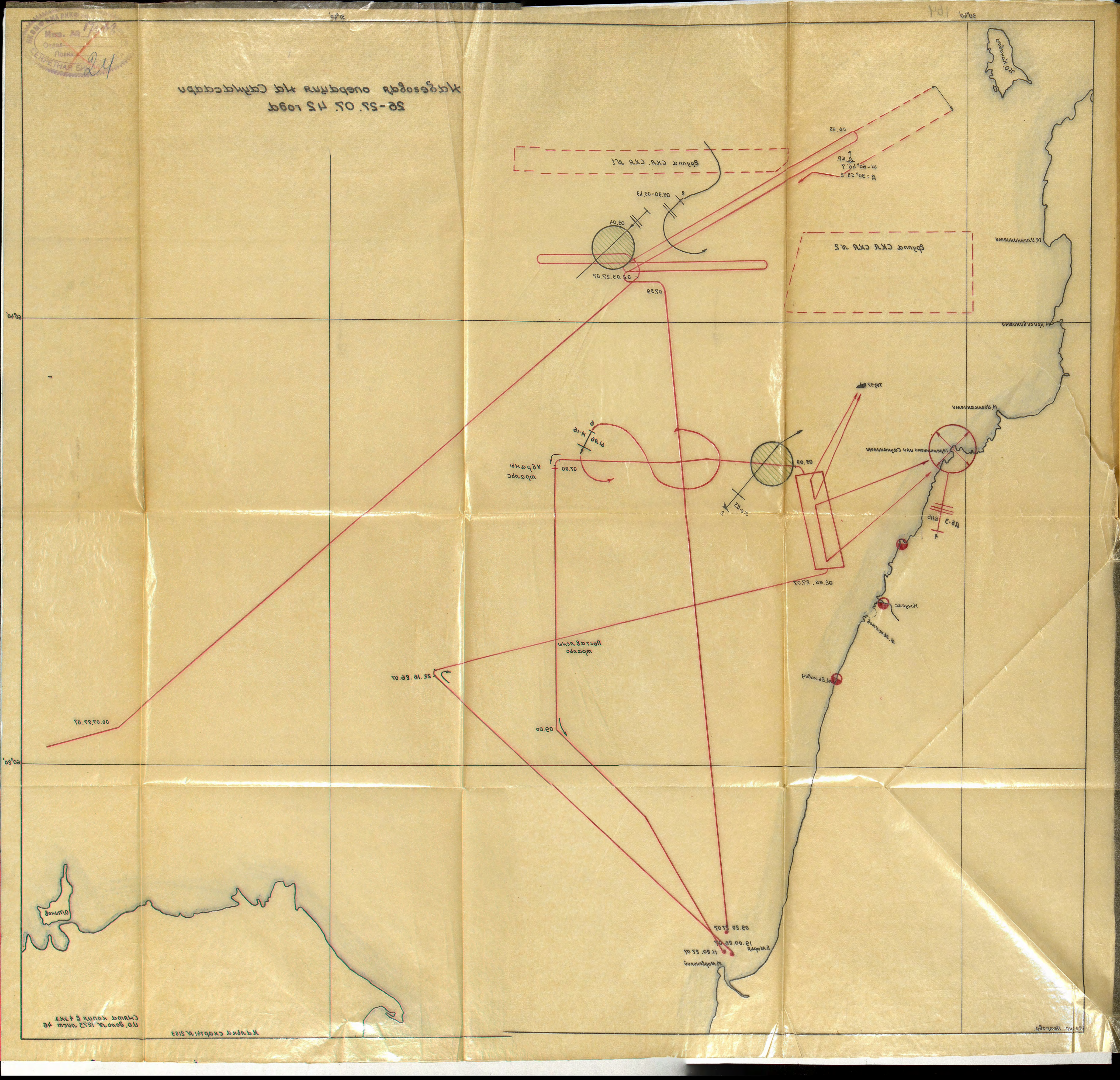
В 23.50, по выходе на чистую воду, тральщики поставили тралы Шульца; скорость отряда была уменьшена до 4 узлов.

К полуночи видимость начала ухудшаться, появилась дымка, погода делалась пасмурной с прогнозом дождя.

В 00.05 27.07 было получено новое донесение от Начальника Штаба флотилии: "В 22.30 выходит "МО" № 228 с данными фоторазведки в точку рандеву Ш=60°26'0 Д=31°03'0. Вре-



Набеговая операция на Саунасаари
26-27.07.42 года
30°40'
31°40'
60°40'
60°20'
О. Коневец
06.33
кр.
Ш = 60°46'.7
Д = 30°53'.2
Группа СКА. СКА №1
8
05.30-05.43
03.04
Группа СКА. СКА №2
02.03.27.07
07.39
М. Илляниниеми
М. Ярисивиниеми
М. Иголканиеми
ТЩ-37
Терентиниеми или Саунаниеми
05.03
6
И-16
61 АБ
07.00
Убраны тральс
Хе-113
2
ДБ-3
8 АБ
4
02.55. 27.07
Никулас
М. Максимов
М. Быковец
Поставлены тральс
22.16.26.07
09.00
00.07.27.07
09.20 27.07
19.00.26.07
11.20. 27.07
Б. Морья
М. Морвенский
О. Птинов
Копир. Петрова.
Калька с карты № 2183
Снята копия в 4 экз.
И.О. дело № 1273 лист 46



мя
пос
22.
нос
да

но
лис

В 3
ого
чен
бат

ом
низ
рон
жив
пад
не

35-
бли
стр

"Се
сна
ТЩ
ден

сам
тов
в б
вра

и 2
два
обн
пон

мя 01.00 27.07, курс подхода 290°. № 2204". Вслед за ним поступило донесение о выходе 2 отряда из Новой Ладоги в 22.50 26.07.Все корабли отряда были предупреждены о возможности ночной встречи с катером "МО", однако последний отряда в озере не нашел и возвратился в базу.

Вскоре после постановки тралов тральщики самостоятельно увеличили ход до 5 узлов и, оторвавшись от отряда, скрылись из видимости.

В 3.00 отряд подошел к Саунасаари и лег на боевой курс. В 3.16 "Селемджа", а вслед за ней "Лахта" открыли шквальный огонь по бухте с дистанции 70-73 кабельтова, ведя его в течение часа. С 4.18 до 4.30 обстрел вела "Бурея". Береговые батареи противника ответного огня не открывали.

По намеченному плану обстрел базы должен был проводиться с корректировкой огня самолетом "ПЕ-2". Плохая видимость, низкая облачность и дождь исключили возможность корректировки. Канлодки вели огонь с застопоренными машинами, удерживаясь у сброшенных вешек. Стрельба производилась по площади, вспомогательными точками наводки служили огонь на знаке Орли и оконечность мыса Валканиеми.

Канлодки израсходовали 45-100 мм фугасных снарядов и 35-76,2 мм дистанционных гранат. Большинство падений не наблюдалось, часть шквалов легла в районе мола. Результаты обстрела базы остались не установленными.

Окончив обстрел, отряд лег на курс отхода, на котором "Селемджа" с дистанции 60 кабельтовых выпустила 16 фугасных снарядов по стоявшему с 1940 г. на мели у банки Сухоневской ТЩ № 37, где предполагалось наличие СНП противника. Наблюдение падений снарядов затруднялось плохой видимостью.

В 5.54, на переходе озером вблизи отряда появились два самолета противника, безрезультатно обстрелявшие из пулеметов СКА "МО" № 261. Наши самолеты прикрытия появились лишь в 6.00 и сопровождали отряд до 7.00. В 11.30 1 отряд возвратился в Морья.

Действия 2 отряда развивались следующим образом.

По прибытии в назначенный район два катера "МО" /№№ 201 и 205/ отошли к северу на предел видимости СКР "Пурга", а два других катера /№№ 199 и 209/ - к западу, имея задачами обнаружение и уничтожение катеров противника в случае их появления.

СКР "Пурга", маневрируя переменными курсами, в 3.04 обнаружил одиночный самолет противника, сбросивший две бомбы на катера первой группы. Из-за плохой видимости и кратковременного появления самолета огонь по нему не открывался. С 5.30 до 5.43 в районе действий 2 отряда вне дальности огня зенитной артиллерии на норд-осте обнаруживались восемь самолетов противника неустановленного типа.

В 5.45 командир отряда капитан 3 ранга БАЛАКИРЕВ по собственной инициативе решил произвести огневую разведку южной бухты о.Коневец двумя СКА СКА "МО" с дистанции 25-30 каб. с одновременным обстрелом бухты СКР "Пурга" с дистанции 65-70 каб.

Однако вскоре выяснилось, что из-за плохой видимости /дымка, мелкий дождь/ обстрел не возможен и от огневой разведки пришлось отказаться.

В 7.28, после ухода 1 отряда, кап.3 р.БАЛАКИРЕВ получил приказание возвратиться с Морья, куда и прибыл со 2 отрядом в 9.20 27.07.

Действия авиации были ограничены плохими метеорологическими условиями и развивались не по намеченному плану. Вылетевшие в 2.30 на выполнение поставленных задач самолеты "ПЕ-2" и истребители были вынуждены возвратиться на аэродром. В 3.20 самолеты-бомбардировщики в условиях низкой облачности /400 метров/ сбросили бомбы на о.Коневец и в районе Саунасаари, не имея возможности наблюдать результаты удара из-за плохой погоды. С 6.00 до 7.00, как отмечалось выше, 1 отряд прикрывался с воздуха шестью самолетами истребителями.

- о - 0 - о -

Задачи, предусмотренные планом набеговой операции на Саунасаари, остались невыполненными. Главными причинами к этому явились:

а) Ошибочный и порочный подход к оценке обстановки, принятию решения и планированию операции в целом. Весь замысел операции был построен на предвзятом, не подкрепленном данными оперативной и тактической разведки, мнении об обязательном наличии плавсредств и катеров противника в Саунасаари, об обязательной попытке легких сил противника/конкретно, СКА СКА и ТКА ТКА/ выйти из базы под удар наших ко-

раблей, об обязательном открытии огня береговыми батареями. Иными словами, весь план и замысел операции строился с расчетом на то, что противник будет действовать так, как это выгодно для нас и как это предусмотрено планом операции. Налицо была вредная тенденция решать задачу за противника, не исходя из действительной обстановки и тех данных, которые о ней имелись.

В этом отношении весьма показательным является тот факт, что командование флотилией в своем официальном отчете по операции в качестве основной причины невыполнения поставленных задач признало "отсутствие противодействия со стороны надводных сил и береговых средств противника".[1]

Фактический ход событий оказался далек от запланированного. В базе Саунасаари и на подходах к ней катеров противника обнаружено не было, береговые батареи молчали и вся операция свелась к бесцельному обстрелу площади, результаты которого нельзя было установить по причине крайне неблагоприятных метеорологических условий.

б) Вопросам оперативной разведки и доразведки, как основной мере, обеспечивающей успех выполнения операции, вовсе не было уделено внимания. Выход в операцию, откладывавшийся трижды, был произведен, по существу, "в слепую". Донесения с данными вечерней авиаразведки 26.07, полученные от начальника штаба флотилии на переходе к Саунасаари, достаточно убедительно показывали, что расчет на наличие в базе об"ектов для нападения не оправдывался. Однако операцию было решено продолжать.

в) Крайне неблагоприятные метеорологические условия, заставлявшие несколько раз откладывать операцию, повторились и в день ее проведения. В результате, план операции был резко нарушен: артиллерийский обстрел базы велся без корректировки огня самолетом, по площади, без возможности наблюдать падение снарядов; авиация действовала ограниченно и без всякого взаимодействия с канлодками; тактической разведки осуществить не удалось. Было бы целесообразней отложить операцию до наступления благоприятной погоды, чем проводить ее в таких условиях.

В качестве отдельных недочетов, выявившихся в ходе операции, следует отметить:

1) Дело № 639, л.33.

а) недостаточную, для обеспечения стрельбы по берегу точность кораблевождения, обусловленную переменными ходами, отсутствием лагов, не полным учетом дрейфа и сноса и т.п;

б) плохую организацию проводки кораблей за тралами, выразившуюся в отрыве тральщиков от отряда, не соблюдении ими походного строя и ошибки в счислении, доходившей до 6 миль при полном неучете дрейфа; фактически, такая организация свела на нет противоминное обеспечение операции;

в) недостаточную сплаванность кораблей в составе маневренного соединения;

г) отсутствие каких-либо дополнительных указаний по плану операции на случай невыгодного изменения метеорологических условий;

д) довольно рискованную высылку катера "МО" с донесением в ночное время к отряду в район операции, приведшую к тому, что катер не смог обнаружить отряда и не выполнил своей задачи.

В качестве общего вывода следует признать, что операция, несмотря на ее неудовлетворительные результаты, все же заставила противника приковать свое внимание к обороне побережья и выражала собой активизацию действий флотилии в наиболее напряженный момент обстановки на озерном участке театра.

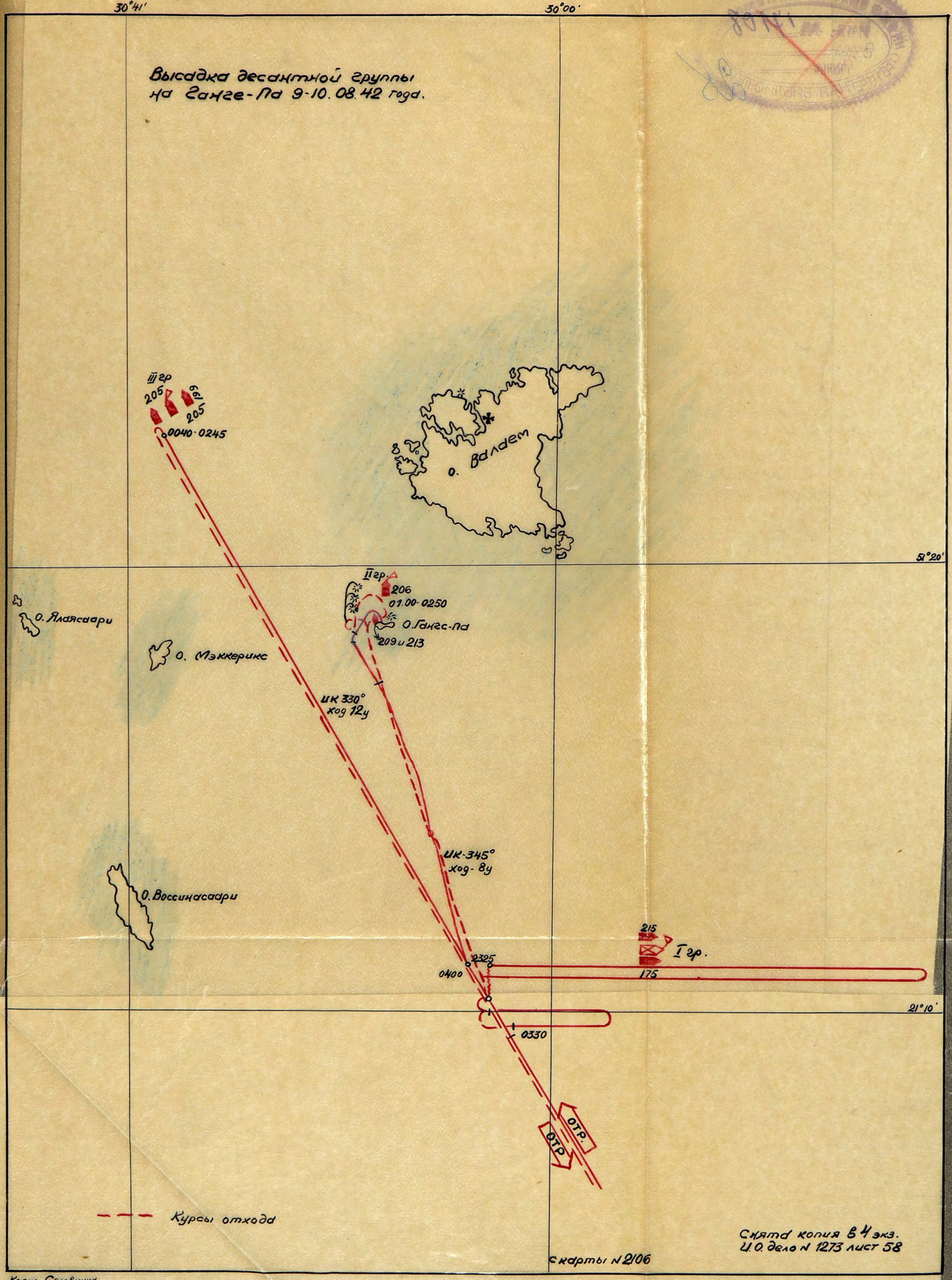
К) Высадка десантной группы на о.Ганге-Па 9-10.08.42.

/см.схему/.

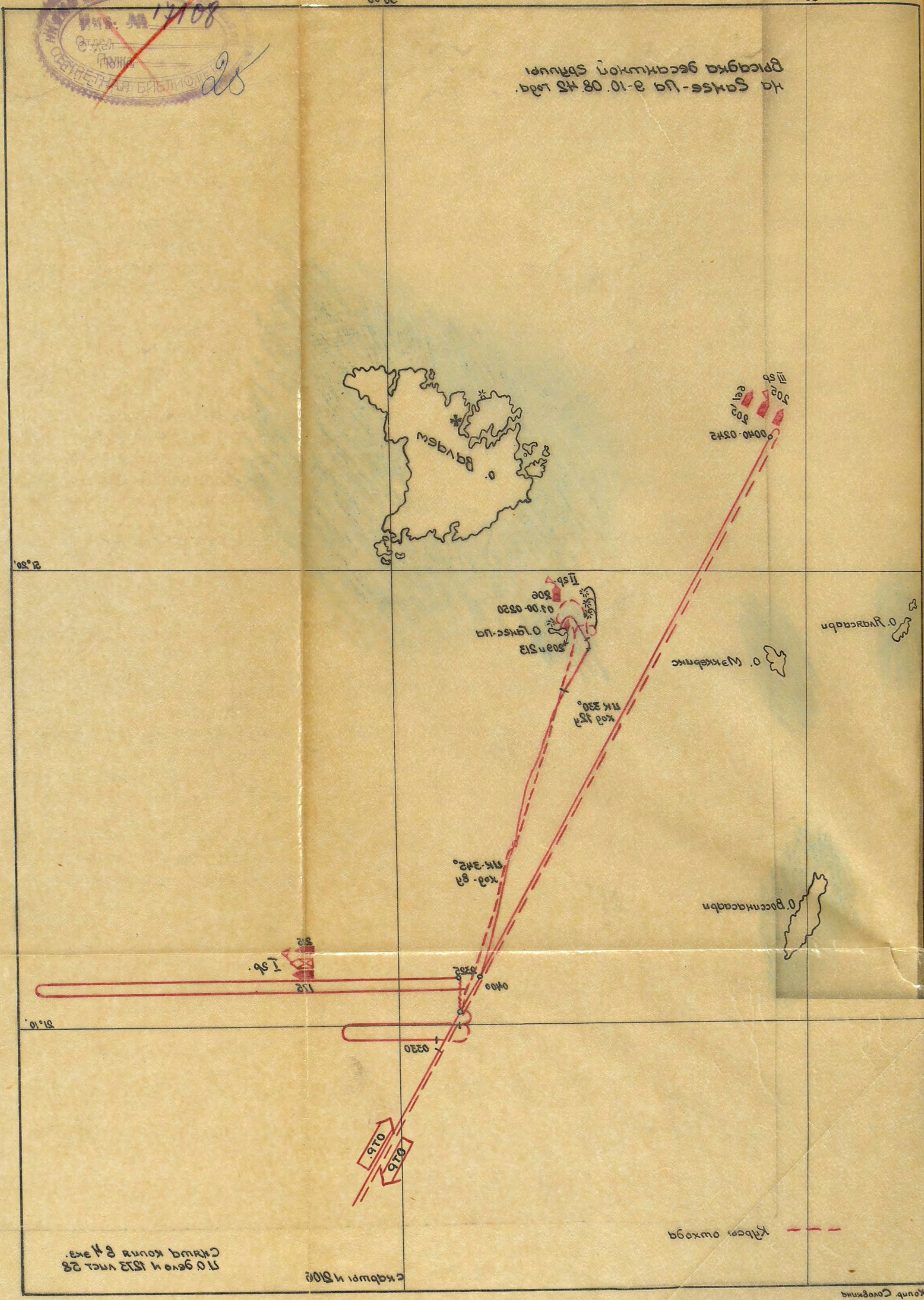
Остров Ганге-Па, расположенный в непосредственной близости /3 мили/ от о.Валаам, расценивался командованием флотилии как один из пунктов, контролирующих подходы к базам противника в северо-западной части озера. Предполагалось, что на острове имеется пост манипуляторной службы, артиллерийско-наблюдательный пост для корректировки огня батарей островов Валаам и Воссинансаари, или сигнально-наблюдательный пост.

Задачами высадки десантной группы на о.Ганге-Па являлись: временный захват острова с целью взятия "языка" и других трофеев, демонстративные действия отряда высадки для вызова и уничтожения кораблей противника и уточнение данных разведки, уничтожение всего оборудования и сооружений на острове, за исключением башни.

168



Копир. Соловкина



В опер
/№ 175, 19
па из 22 б
крытия отр
Перед
подготовит
тренировоч
приближенн
На оп
лица, наст
документы.
каких мате
В 19.
ции. На пе
ние, котор
тера "МО"
Подсчет вр
чтобы не к
щие сутки
Втори
роших усл
тывания в
1 гр
215 имела
новкой, м
10 миль.
2 гр
по команд
ками на б
3 гр
в район в
высадки с
В 00
высажена
ка группы
Осмо
тивника,
Унич
ря и прив
произвела
от остров

В операцию выделялись СКР "Пурга" и восемь СКА СКА "МО" /№№ 175, 199, 201, 205, 206, 209, 213 и 215/, десантная группа из 22 бойцов и командиров ОВР ГБ, авиагруппа 61 АБ для прикрытия отряда с воздуха по выполнении операции.

Перед выходом в операцию десантная группа провела ряд подготовительных упражнений по ведению сухопутного боя и две тренировочных высадки на о.Ленина в устье р.Волхов в условиях приближенных к действительности.

На операцию был разработан боевой приказ, плановая таблица, наставление, походные ордера, указания по связи и др. документы. Предварительная аэрофотос'емка острова не дала никаких материалов по причине плохого качества снимков.

В 19.00 8.08 отряд вышел из Нов.Ладоги в район операции. На переходе на СКР "Пурга" вышло из строя рулевое управление, которое удалось исправить через час; кроме того два катера "МО" все время отставали, задерживая движение отряда. Подсчет времени показал, что плановость операции нарушается и чтобы не комкать операцию, было решено перенести ее на следующие сутки и возвратиться в базу.

Вторичный выход отряда состоялся в 19.30 9.08 при хороших условиях погоды. В 23.25 отряд прибыл в точку развертывания в 10 милях от о.Валаам и разделился на 3 группы.

1 группа в составе СКР "Пурга" и СКА СКА "МО" №№ 175 и 215 имела задачей оставаться на месте и наблюдать за обстановкой, маневрируя курсами вест-ост с длиной каждого галса в 10 миль.

2 группа в составе СКА СКА "МО" № 206 /на который перешло командование отряда/, 209 и 213 с десантной группой и шлюпками на буксире в 23.50 начала движение к острову.

3 группа в составе СКА СКА "МО" №№ 199, 201 и 205 вышла в район в 5 милях к весту от о.Валаам с задачей прикрытия высадки с западного и северо-западного направления.

В 00.30, при подходе к острову, десантная группа была высажена с катеров на шлюпки и начала движение к берегу. Высадка группы на остров была произведена с 1.05 до 1.10.

Осмотр острова выявил не только отсутствие на нем противника, но и вообще каких-либо признаков жизни.

Уничтожив механизмы в маячной башне, разбив фонаря и приведя в негодность прочее оборудование, группа в 2.15 произвела обратную посадку на шлюпки, а в 2.25 начала отход от острова на катерах.

В 4.10 все группы катеров собрались вместе и отряд направился в базу. На переходе с 5.00 до 8.30 прикрытие с воздуха осуществлялось последовательно четырьмя группами самолетов-истребителей 61 АБ /всего 18 единиц/.

- о - 0 - о -

Высадка десантной группы на о.Гаите-Па не достигла своей основной задачи, т.к. предположения об использовании противником острова оказались ошибочными. Вылившаяся в кратковременный диверсионный налет, она протекала без всяких помех со стороны противника и в целом была выполнена достаточно скрытно и планово.

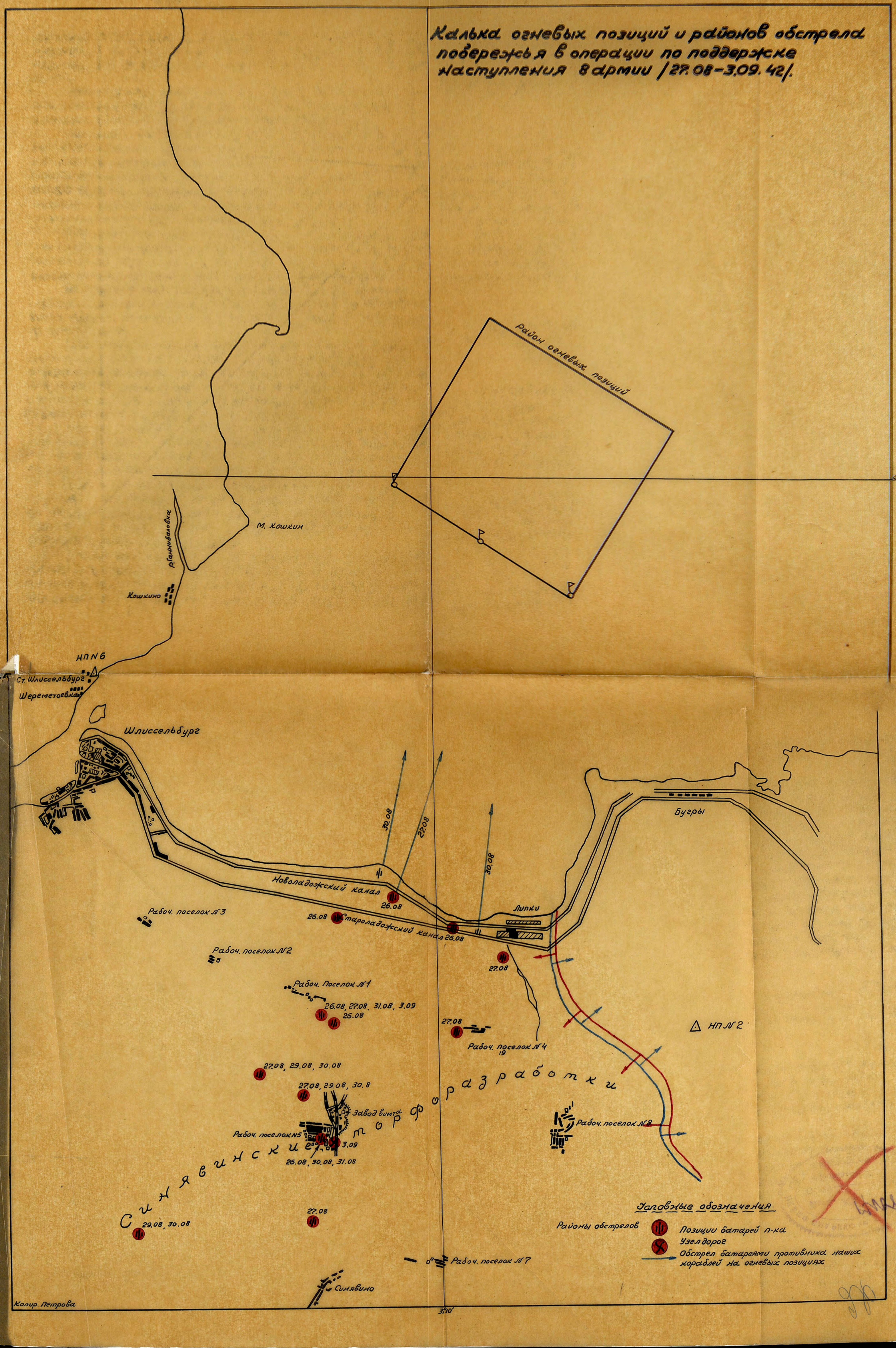
Вместе с тем она дала известную тренировку катерам "МО" в совместном плавании ночью на значительном удалении от своих баз и явилась первой операцией в кампанию 1942 г., выполненной в глубине операционной зоны противника.

Л) Операция по огневой поддержке наступления 8 армии /27.08 - 3.09.42 г./. /см.схемы/.

К концу августа, в связи с ожидавшимся общим наступлением противника на Ленинград, было решено начать в свою очередь наступательные операции на Шлиссельбургско-Мгинском направлении с задачей отвлечь сюда часть сил противника и, в случае успеха, развить наступление для прорыва блокады Ленинграда. Обстановка на данном сухопутном участке фронта оставалась попрежнему стабильной, вдоль южного побережья озера и в районах Рабочих Поселков №№ 1, 5 и Синявино противник имел достаточно развитую систему опорных пунктов.

25.08 Командующий КБФ вице-адмирал ТРИБУЦ передал командованию флотилией приказание Военного Совета Ленинградского фронта произвести операцию по огневой поддержке правого фланга 8 армии, которая должна была начать наступление 27.08.

Для выполнения поставленной задачи приказом Командующего флотилией № 41 оп был выделен отряд под командованием


Калька огневых позиций и районов обстрела побережья в операции по поддержке наступления 8 армии /27.08-3.09.42/.
Район огневых позиций
М. Кошкин
Кошкино
НП№6
Ст. Шлиссельбург
Шереметовка
Шлиссельбург
Новоладожский канал
Староладожский канал
Липки
Бугры
30.08
27.08
26.08
27.08
Рабоч. поселок №3
Рабоч. поселок №2
Рабоч. Поселок №1
26.08, 27.08, 31.08, 3.09
Рабоч. поселок №4
НП №2
27.08, 29.08, 30.08
27.08, 29.08, 30.8
Завод винта
Рабоч. поселок №5
3.09
26.08, 30.08, 31.08
Рабоч. поселок №8
Синявинские торфоразработки
29.08, 30.08
Рабоч. поселок №7
Синявино
Копир. Петрова
Условные обозначения
Районы обстрелов
Позиции батарей п-ка
Узел дорог
Обстрел батареями противника наших кораблей на огневых позициях


Калька огневых позиций и районов обстрела побережья в операции по поддержке наступления 8 армии /27.08-3.09.42/
Район огневых позиций
Шлиссельбург
Новоладожский канал
Староладожский канал
Липки
Бугры
Синявино
Условные обозначения

командира 1 ДКЛ кап.2 ранга ОЗАРОВСКОГО в составе КЛ КЛ "Селемджа" /П-100 мм/, "Лахта" /П-100 мм/, "Бурея" /1У-76,2 мм/, СКА СКА "МО" №№ 262 и 214 и группы КАТЩ КАТЩ №№ 95, 98, 105 и 121.

Через четверо суток этот отряд должен был сменяться другим в составе СКР "Пурга" и КЛ "Нора" под командованием командира группы СКР СКР капитана 3 ранга БАЛАКИРЕВА.

Канлодки и СКР "Пурга" получили задачей поражение береговых целей /опорные пункты и места сосредоточения противника/ по указаниям командования; СКА СКА "МО" - обеспечение артиллерийских кораблей на переходе и на огневых позициях всеми видами обороны и постановкой дымзавес; КАТЩ КАТЩ - разведывательное траление района огневых позиций и траление мин, выставляемых самолетами противника в ходе операции.

Прикрытие с воздуха возлагалось на 61 АБ, командир которой получил приказание ежедневно с 26.08 в светлое время суток иметь на аэродромах в немедленной готовности к вылету по вызову командиров отрядов шесть самолетов-истребителей.

На операцию были разработаны боевой приказ, плановая таблица, дополнительное наставление по огневому взаимодействию с армией, указания по связи, навигационному и санитарному обеспечению.

Район огневых позиций /прямоугольник размерами 2,5х2,2 мили в пяти милях от побережья Шлиссельбургской губы/ был предварительно обвехован по юго-западной кромке. Для обсервации кораблей, находящихся на огневых позициях были развернуты дополнительные манпункты на маяке Бугровский, переднем знаке Посеченского створа и мысе Сосновец.

Для корректировки огня были выставлены два подвижных поста: № 2 - в районе командного пункта 292 артиллерийского полка /5 км к югу от Бугров/ и № 6 - на наблюдательном пункте 302 артиллерийского дивизиона в районе Шереметьевка.

Вопросы артиллерийского взаимодействия с армией, распределения целей и дачи заявок на огонь, а также вопросы связи были согласованы флагартом флотилии капитаном 2 ранга СЛИЗКИМ и начальником связи флотилии подполковником БУЗИНЫМ путем выезда в штаб 8 армии.

Флагарт флотилии остался на время операции на командном пункте начальника артиллерии фланговой 128 СД на правах помощника начарта по морской артиллерии. В дальнейшем он получал заявки на открытие огня и осуществлял управление корабел-

ной артиллерией с берега, держа связь с командирами отрядов и корректировочными постами по радио и имея непосредственную радио и телефонную связь с ФКП Штаба флотилии в Новой Ладоге.

26.08 отряд кораблей капитана 2 ранга ОЗАРОВСКОГО, сосредоточенный в Морья, получил приказание к 5.00 27.08 быть на огневой позиции с задачей обстрела береговых батарей противника, расположенных на побережье у приладожских каналов и в районе Рабочих Поселков № № 1 и 5 /всего 6 целей/. В течение суток было проведено 12 стрельб, из них "Селемджой" - 8, "Лахтой" и "Буреей" - по 2. Корректировались с НП лишь 2 стрельбы.

Во время нахождения отряда на огневой позиции батарея противника, расположенная на побережье Шлиссельбургской губы, безрезультатно обстреливала канлодки в течение 10 минут.

Четыре "МИГГ-3" и шесть "И-16" 61 АБ несли периодический барраж, имея бой с восемью "МЕ-109"; в результате боя были сбиты два "МИГГ-3" /летчики спаслись на парашютах/ и один "МЕ-109".

К вечеру КЛ "Бурея" вышла к Кабону для приемки угля и возвратилась в район огневой позиции утром 28.08.

28.08 отряд вел огонь на подавление батарей противника в районах Липки, Рабочий Поселок № 1, Рабочий Поселок № 4, Рабочий Поселок № 5 и Синявино /всего 7 целей/. КЛ "Бурея" в операции не участвовала, т.к. пришла на позицию сильно перегруженной /осадка 4 м/ и была направлена в Морья для разгрузки. За сутки канлодки провели 12 стрельб /"Селемджа" -8, "Лахта" - 4/, из них с корректировкой - 6.

Вследствие сильной дымки массовых налетов самолетов противника не было; одиночные самолеты отгонялись огнем зенитной артиллерии.

29.08 "Селемджа" и "Лахта" обстреливали батареи противника в районах Рабочий Поселок № 1 и Рабочий Поселок № 6, проведя 6 стрельб по 2 целям /каждая из канлодок по 3 стрельбы/. "Бурея" прибыла в район огневых позиций поздно вечером, по окончании разгрузки в Морья, и стрельб не вела.

Вследствие тумана и сильного дыма от пожаров на торфяных разработках все стрельбы велись без корректировки. Плохая видимость заставляла канлодки менять позиции для выбора удобных точек наводки. Во время стрельб канлодки вели огонь по одиночным самолетам противника.

30.08 отряд подавлял батареи противника в районах Рабочий Поселок № 1, Рабочий Поселок № 5 и Рабочий Поселок № 6, проведя 13 стрельб по 4 целям /"Селемджа" - 6 стрельб, "Лахта" -5, "Бурея" - 2/. Корректировались лишь 2 стрельбы, т.к. по-прежнему сильно мешал дым от пожаров на торфоразработках.

В течение суток две батареи противника, расположенные на берегу в районе каналов, обстреливали канлодки, причем на "Бурее" имелось 3 раненых осколками снарядов, разрывавшихся вблизи борта.

Самолеты противника группами в 2-3 "Ю-88" дважды атаковывали корабли, сбрасывая по 18 бомб. Повреждений и потерь не было. Огнем "Селемджи" был подбит один "Ю-88". Наша авиация прикрывала отряд шестью "И-16".

31.08 в 6.00 в район огневых позиций для смены отряда капитана 2 ранга ОЗАРОВСКОГО прибыли СКР "Пурга" и КЛ "Нора". До ухода из района "Селемджа" и "Лахта" провели совместную стрельбу по узлу дорог у Рабочего Поселка № 5 с корректировкой огня с НП. В 11.00 отряд капитана 2 ранга ОЗАРОВСКОГО ушел в Морье, передав СКА "МО" № 262 и группу КАТЩ в подчинение капитана 3 ранга БАЛАКИРЕВА; на переходе отряд был атакован двумя "Ю-88", сбросившими 12 бомб; один из самолетов был подбит огнем зенитной артиллерии.

В течение суток "Пурга" провела две стрельбы по батарее противника в районе Рабочий Поселок № 1. Корректировка не велась ввиду закрытия цели дымом от горящего торфа.

"Нора" стрельб не вела, т.к. в результате налета трех "Ю-88", сбросивших по кораблям 18 бомб, занималась устранением незначительных повреждений матчасти и ликвидацией двух очагов пожаров. На канлодке было легко ранено осколками бомб 6 человек.

Ввиду участившихся налетов авиации противника начальник Штаба флотилии дал капитану 3 ранга БАЛАКИРЕВУ радиограмму, с указанием по выполнении огневых задач днем сразу же отходить под прикрытие зенитных батарей Кареджи или Осиновца. В дальнейшем при постановке огневых задач было решено вызывать корабли на огневые позиции за два часа до момента открытия огня.

1.09 СКР "Пурга", во время перехода из района огневых позиций к Осиновцу был атакован тремя "Ю-88" в сопровождении трех "МЕ-109", в результате близкого падения бомб, получил

пробоину в корпусе и затонул в $ш=60^{0}06'8$ $д=31^{0}10'8$ /обстоятельства гибели изложены выше на стр. 141-142/.

1 и 2.09 корабли флотилии огневой поддержки флангу 128 СД не оказывали.

3.09 "Селемджа" провела две стрельбы по батареям противника без корректировки с НП.

На этом операция по огневой поддержке наступления 8 армии закончилась.

-о-0-о-

В целом, задача поставленная кораблям флотилии была выполнена. Огонь кораблей помогал действиям наступавших частей 128 СД, неоднократно приводя к молчанию батареи противника, действовавшие из глубины его обороны.

Однако общая эффективность борьбы кораблей с береговыми батареями была безусловно недостаточной, тем более, что основная масса стрельб /36 из 49, или 73,4%/ проводилась без корректировок в плохих условиях видимости.

Взаимодействие с армейскими частями было организовано достаточно четко, связь действовала безотказно и непрерывно.

Многочисленные атаки авиации противника отражались кораблями умелым использованием зенитного огня, маневрированием при уклонении и постановкой дымзавес с катеров "МО"; наша истребительная авиация, из-за ограниченности самолето-ресурсов, не могла нести непрерывный барраж над огневыми позициями и зачастую появлялась по вызову после того, как самолеты противника уже произвели бомбовый удар.

Крупной потерей явилась гибель СКР "Пурга", вызванная, в основном, именно отсутствием надежного прикрытия с воздуха.

Непрерывное нахождение кораблей в районе огневых позиций было излишним, приводя к напрасному оперативному перенапряжению и созданию постоянных угроз воздушных атак. Решение отводить корабли под прикрытие зенитных батарей Кареджи и Осиновца явилось вполне правильным, хотя и несколько запоздалым.

м) Поисковая операция и встречный бой у банки Сухановской 9.10.42 г.

4.10 командир Осиновецкой военно-морской базы капитан 2 ранга БОНИФАТЬЕВ получил следующую директиву Командующего флотилией:[1]

"Противник за последние дни начал активные действия по нашим коммуникациям своими сторожевыми и, предположительно, торпедными катерами. Для набегов на наши коммуникации противник использует базы в бухтах Саунасаари, Сартанлахти и Кексгольм.

П р и к а з ы в а ю:

1. Выставить на темное время суток засады у Сартанлахти и Кексгольм с задачей уничтожения выходящих из этих баз или идущих в эти базы СКА СКА противника. При возможности должны быть взяты пленные.

2. Для выполнения операций выделить четыре СКА СКА "МО" в поддержке иметь три ТКА ТКА в базе Морья. Кроме того, в светлое время действия катеров будут поддерживать СИ СИ 61 АБ по вызову командиров групп катеров.

3. Катерам в засадах находиться с заглушенными моторами по два СКА СКА в группе. При бое с превосходящими силами противника группам поддерживать друг друга.

4. Засады установить:

1 группе - в ночь с 6.10 на 7.10 и с 7.10 на 8.10 в Ш=60°46'0 Д=30°36'5[2];

2 группе - в ночь с 6.10 на 7.10 в Ш=60°56'0 Д=30°30'4[3];

в ночь с 7.10 на 8.10 в Ш=61°03'6 Д=30°15'0[4];

Группе, находящейся южнее о. Коневец, на день отходить в Ш=60°30'0 Д=31°20'0; группе, находящейся севернее о. Коневец, на день отходить в Ш=61°00'0 Д=31°20'0[5].

1) дело 4038, л.41.
2) 4 мили к зюйду от о. Коневец.
3) 5,5 миль к норду от Сартанлахти.
4) В 2 милях от берега у Кексгольма.
5) В 25-30 милях от берега.

5. К 18.00 5.10.42 представить копию боевого приказа, плановой таблицы и указаний по связи".

В соответствии с указанной директивой штабом базы была разработана необходимая документация, но условия погоды, характеризовавшиеся преобладанием ветров северо-западных направлений силой до 6 баллов, не позволяли катерам выйти в операцию вплоть до 8.10.

Обстановка на озере 8.10 была обычной. Движение по обоим трассам шло нормально, данных об обнаружении надводных сил противника в течение дня не поступало.

В операцию были выделены четыре катера "МО": 1 группа /№№ 175 и 214/ под командованием старшего лейтенанта МИКЛАШЕВСКОГО и 2 группа /№№ 208 и 209/ под командованием капитан-лейтенанта ЗАГАРОВА.

В состав сил поддержки входили находившиеся в Морья три ТКА ТКА /№№ 61, 81 и 154/ и три КЛ КЛ /"Нора", "Бира" и "Бурея"/. ТКА ТКА имели 15 минутную готовность к выходу, "Нора" - немедленную готовность, "Бира" и "Бурея" - 30 минутную. Согласно плану, в светлое время суток действия СКА СКА должна была обеспечивать истребительная авиация 61 АБ /аэродром в Нов.Ладоге/ по вызову командиров групп катеров.

В 16.38 8.10 обе группы катеров вышли из Морья в точку развертывания ш=60°30'0 Д=31°20'0, откуда в 18.30 каждая из групп направилась к назначенным точкам засад.

В тот же вечер из Новой Ладоги в район о-ва Крестовые-Габаново с целью ночного поиска вышли три СКА СКА "МО" /№№ 201, 205 и 227/. Эта группа должна была действовать самостоятельно, не будучи связана с отрядом катеров, высланным к западному побережью.

Прибыв в точки засад к 22.00, катера легли в дрейф и выключили моторы. За время пребывания в засадах катеры 1 группы около 24.00 слышали шум моторов в бухте о.Коневец, катеры 2 группы ничего не обнаружили.

В 21.10 "МО" № 199, находившийся в 7 милях к норду от буя банка Стрежковая в охранении ТЩ ТЩ, производивших траление, услышал шум моторов на озере в направлении норд. Донесение об этом было получено в Штабе Осиновецкой базы в 21.30.

В 21.45 донесение такого же содержания /за № 2117/ поступило от "МО" № 262, несшего дозор в 6 милях к осту от Товерово.

В 23.45 находившийся в дозоре к зюйду от о.Сухо ТЩ № 100 услышал шум мотора и вскоре обнаружил силуэт катера, не ответившего на опознавательные. ТЩ № 100 открыл огонь, после чего катер скрылся на норд. Донесение о "налете СКА СКА противника" было принято в штабе ЛВФ /Новая Ладога/ в 23.49.

В 00.05 9.10 ТЩ № 100 дал дополнительно координаты обнаружения катера - ш=60°25'0 Д=32°15'0.

В 00.15 по Нов.Ладоге была об'явлена боевая готовность № 1. Вслед за этим были оповещены об обстановке штабы 2 и 7 армий, по флотилии была отрепетована радиограмма ТЩ № 100, в район обнаружения катера высланы ТЩ ТЩ №№ 37 и 127, а катерам "МО", находившимся в районе о-ва Крестовые-Габаново, приказано перехватить катера противника на отходе.

Лишь в 01.37 из донесения "МО" № 206, выходившего в ночной дозор из Новой Ладоги, сделалось ясным, что вследствие неверного обмена опознавательными он был принят ТЩ № 100 за неприятельский и обстрелян. Таким образом наличие катеров противника в районе Волховской губы не подтвердилось и в главной базе был дан отбой боевой тревоги.

Оставалась лишь невыясненной достоверность донесений о шуме моторов в восточной части озера /последнее из этих донесений было получено в 1.50 от СНП Никулясы/ и обстановка в этом районе.

Походным штабом флотилии, находившимся в Морья /там же находился и военком флотилии, командующий отбыл в Леднево и возвратился обратно лишь в 14.15 9.10/ были приняты следующие мероприятия:

В 21.59 по флотилии была дана радиограмма с предупреждением об обнаружении в озере катеров противника и приказанием усилить бдительность. Кроме того было закрыто движение на рейде Морья, а с 00.18 9.10 Осиновецкая база перешла на боевую готовность № 1.

Обстановка была доложена командующему, который приказал в случае необходимости выслать на поддержку ТКА ТКА. Других распоряжений не отдавалось, т.к. дальнейших донесений о противнике не поступало.

С 5.30 9.10 согласно плану обе группы катеров начали отход из точек засад в районы дневных позиций. В 6.30 катеры 1 группы /№ 175 и шедший ему в кильватер № 214/, идя ИК 125° в ш=60°36'0 д=31°22'0 по пеленгу 90° в расстоянии 15 кабельтовых обнаружили 16 десантных судов и 7 СКА СКА противника, шедших строем кильватера курсом 310°-315° со скоростью около 10 узлов под прикрытием двух "МЕ-109" и одного "Ю-88" /см.схему/. В голове и хвосте колонны находились большие десантные суда, все суда противника имели желто-зеленую камуфляжную окраску.

СКА СКА "МО", увеличив ход до полного и повернув на ИК 50°, в 7.05 пересекли курс противника, после чего легли на контр-курс 120°.

В 7.15, приведя головное судно противника на КУ 70°-80° правого борта и сблизившись до 14-15 каб., катеры открыли огонь, сразу же добившись попаданий. Противник отвечал сосредоточенным огнем всех судов отряда из 88 мм орудий и автоматов. В 7.18 катери "МО", прикрываясь дымзавесами, повернули на норд-ост и начали артиллерийский зигзаг.

В 7.29 в Штабе Осиновецкой базы было получено первое донесение от "МО" № 175 следующего содержания: "веду бой с противником, вышлите ТКА ТКА. № 0720". Вследствие отсутствия в донесении координат места и данных о противнике в штабе базы не могли принять немедленное решение по обстановке.

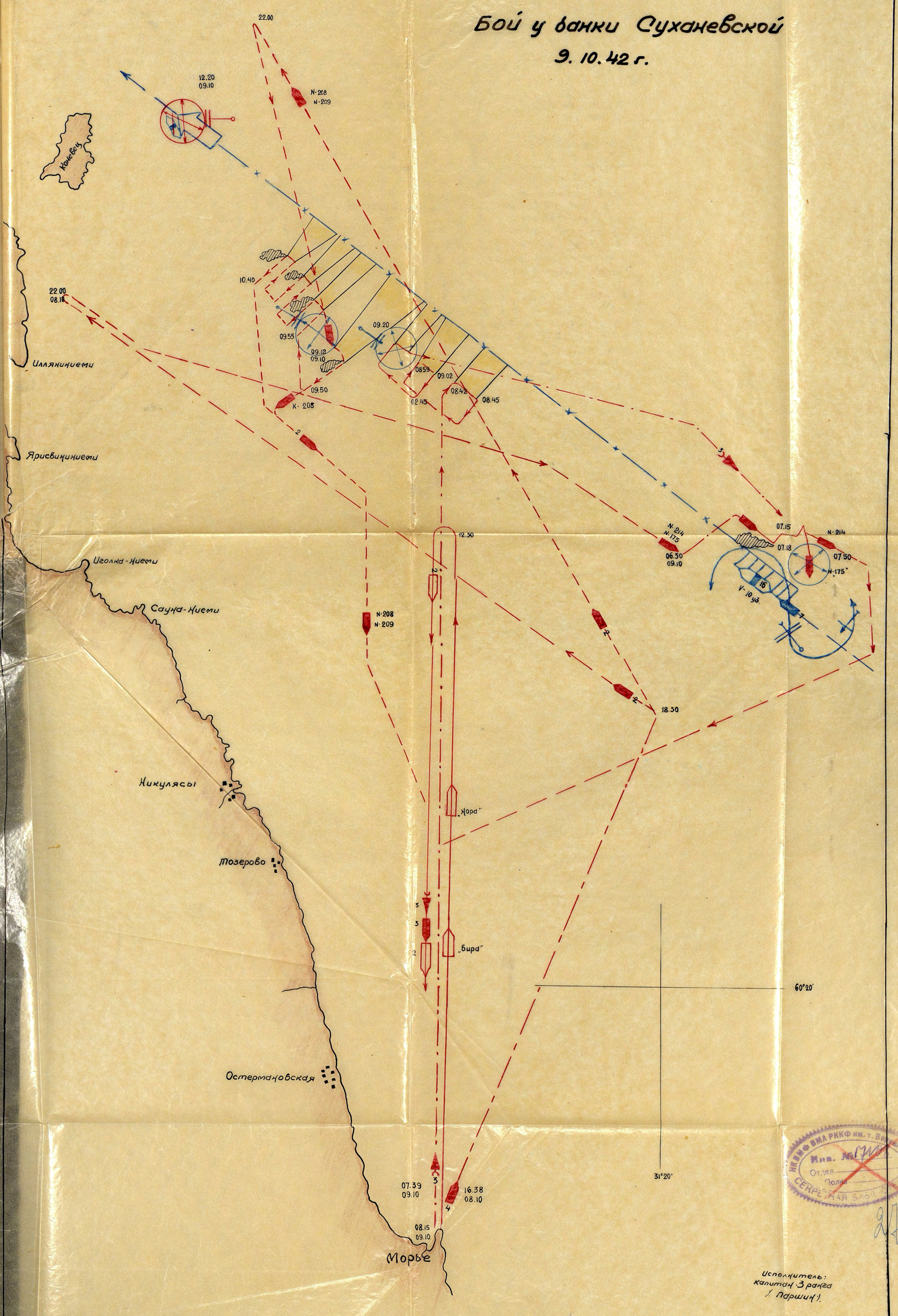
Между тем, продолжая непрерывный огонь, противник повернул "все вдруг вправо" на сближение с нашими катерами. В 7.30 в результате нескольких прямых попаданий на "МО" № 175 возник пожар и он сбавил ход.

"МО" № 214 дал радиограмму по флотилии: "налет ТКА ТКА, авария надводного корабля № 0730". Это донесение, полученное в Морья в 7.38 и в Новой Ладоге в 7.32, давало неверные и неточные данные о противнике и, попрежнему,не указывало координат места.

Было решено выслать из Морья в район южнее о.Коневец три ТКА ТКА /вышли в 7.39/ и КЛ "Нора"/вышла в 8.15/. Несколько позже в поддержку были направлены КЛ "Бира" /вышла в 9.15 с командиром 1 ДКЛ капитаном 2 ранга ОЗАРОВСКИМ на борту/ и СКА "МО" № 262, стоявший в дозоре у Тозерово/вышел в 9.40/. Одновременно аварийно-спасательному отряду бы-

178

Бой у банки Сухановской
9. 10. 42 г.




Исполнитель:
капитан 3 ранга
/. Паршин/.

с карты № 2183

Копир. Смбшина.

НКВМФ ВМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. № 1700
Отдел
Полка
СЕКРЕТНАЯ БИБЛИОТЕКА

27


9.10.42 г.
Никулясы
Морье

ло приказано быть в немедленной готовности к выходу, а "МО" № 175 запрошен о своем месте.

Начальник Штаба флотилии, находившийся в Новой Ладоге, приняв радиограмму "МО" № 214, отдал приказание командиру 61 АБ выслать для поддержки истребители, но получил ответ, что из-за плохих метеоусловий самолеты вылетать не могут.

В 7.50 "МО" № 175 в результате пожара взорвался и затонул со всем личным составом в Ш=60°38'0 Д=31°20'0, попытки "МО" № 214 оказать ему помощь были безрезультатными. Вслед за этим в 8.20 "МО" № 214 оторвался от противника и вышел из боя, не имея повреждений и потерь. О гибели "МО" № 175 им была дана радиограмма в Штаб базы.

В 8.45 вышедшие из Морья ТКА ТКА вступили в боевое соприкосновение с противником на дистанции 12-17 каб. ТКА № 154 дал в Штаб базы радиограмму: "веду бой с СКА СКА противника, Ш=60°31'0 Д=31°12'0 № 0845", полученную в 9.02. В 9.12 в Морья была принята вторая радиограмма от ТКА № 154 : "десант противника ш=60°35'0 Д=31°12'0 № 0900". Характерно, что это донесение, перехваченное радиостанцией Новая Ладога и имевшее закодированный вид: "гнездо ш60°35'0 д=31°12', оперативный дежурный штаба флотилии разобрать не мог, т.к. не имел соответствующей кодовой таблицы.[1)]

Походный штаб флотилии, не разбираясь в достоверности полученного донесения, оповестил об обнаружении десанта 17 укрепленный район, 23 армию и 142 СД и отрепетовал сигнал по флотилии; кроме того по приказанию военкома флотилии была запрошена обстановка в 22 укрепленном районе.

ТКА ТКА № 61, 81 и 154 сразу же попали под интенсивный огонь и начали отход на артиллерийском зигзаге, прикрываясь дымзавесами. Не имея возможности нанести противнику существенного вреда по причине отсутствия торпед, они в 9.25 вышли из боя, дав донесение об отходе противника к о.Коневец.

Действия СКА СКА "МО" 2 группы /№№ 208 и 209/ развивались следующим образом: радиограмму "МО" № 214 о налете ТКА ТКА и аварии надводного корабля они приняли в 7.45 на переходе из точки засады у Кексгольма в район дневной позиции. Оба катера тотчас же пошли полным ходом в район к зюйду от о. Коневец. В 9.12 в ш=60°44'0 Д=30°56'0 они были безрезуль-

1) Дело 2017, л.66 обор.

татно атакованы одним "Ю-88", одновременно обнаружив по пеленгу 70^{0} в расстоянии 40 каб. суда противника, которые открыли огонь.

"МО" № 208 дал сигнал вызова авиации в ш=$60^{0}45'0$ д=$31^{0}15'0$, после чего оба катера пошли на сближение с противником. В 9.20, попав под интенсивный обстрел, катеры начали отход под прикрытием дымзавес, а в 9.30 "МО" № 208 получил прямое попадание в подводную часть, начал зарываться носом и терять ход. "МО" № 209, обеспечив отход поврежденного катера на вест для дальнейшего самостоятельного следования в базу, по приказанию командира дивизиона снова пошел на сближение с противником и в 9.55 с дистанции 30 каб. открыл огонь, прикрываясь дымзавесой.

В 10.10 "МО" № 209 сделал вторичный вызов самолету, но видя, что ни авиация, ни корабли поддержки не появляются, в 10.40 вышел из боя и направился в Морья.

В 11.02 "МО" № 262, высланный в район боя из точки дозора у Тезерово, донес штабу базы, что противник скрылся у о. Коневец и помощь не нужна. Это донесение было получено в 11.15, когда с аэродрома Нов.Ладога на поддержку катерам вылетели шесть "И-15".

В районе боя погода была летная: истребители подверглись безрезультатной атаке двух "МЕ-109" и, не нанося удара по судам противника, уходившим к о. Коневец, вернулись на аэродром.

В 11.57 по приказанию прибывшего в Морья члена Военного совета КБФ корпусного комиссара СМИРНОВА в адреса командира 1 ДКЛ капитана 2 ранга ОЗАРОВСКОГО /КЛ "Бира"/ и командиров обоих групп катеров "МО" /"МО" № 175[1] и "МО" № 208/ была дана радиограмма с приказанием немедленно донести обстановку, состав сил и намерения противника, состояние наших катеров, кто командует боем и продолжается-ли еще боевое столкновение.[2]

Обладавшие малой скоростью хода канлодки, продолжая двигаться в назначенный район, к 12.00 находились: "Нора" - на параллели Саунаниеми, "Бира" в 5 милях от нее на зюйд-вест. Здесь "Нора" встретилась с ТКА № 61, на котором находился командир группы катеров "МО", и получил от него по

1) О гибели "МО" № 175 Пох.штаб ЛВФ еще не знал, эти данные получены в 12.08 от "МО" № 262.

2) ЖБД пох.штаба ЛВФ - д.2020, л.43 обор.

семафору приказание возвратиться в базу. Дав об этом радиограмму в адрес начальника походного штаба флотилии, "Нора" в 12.15 легла на обратный курс.[1]

Пятью минутами позже, в 12.20 начальник походного штаба, не зная обстановки на озере, отправил капитану 2 ранга ОЗАРОВСКОМУ встречную радиограмму с приказанием итти на поддержку наших катеров и принять на себя командование ими.

В это время противник был уже на подходах к Сартанлахти и боевое соприкосновение с ним наши катеры давно потеряли. В 12.20 авиация ВВС КБФ, вылетавшая в район обнаружения противника, после настойчивых просьб командования флотилии и непосредственного вмешательства командующего КБФ, нанесла бомбовый удар по 4 десантным судам и 6 СКА СКА в 2,5 милях к осту от о.Коневец. Было утоплено одно десантное судно, остальные скрылись в бухте Сартанлахти под прикрытие зенитных батарей.[2]

Дальнейшие события развивались в следующей последовательности. Около 12.40 группа в составе "МО" № 214 и 262 и ТКА ТКА №№ 61, 81 и 154, собравшихся вместе и следовавших в Морья, обнаружила в 5-6 милях на зюйд-ост от банки Сухановская в дымке по правому борту неопознанный силуэт корабля и легла курсом на него с целью преследования; "МО" № 262 донес об этом радиограммой командиру Осиновецкой базы /была получена адресатом № 13.48/.

Неопознанный корабль оказался "Бирой", о выходе которой в озеро катеры не знали. Около "Биры" находились "МО" № № 208 и 209.

В 13.05 капитан 2 ранга ОЗАРОВСКИЙ принял командование катерами, донеся об этом по радио начальнику походного штаба флотилии.

Между тем в 13.00 начальник походного штаба все еще не знавший обстановки, послал радиограмму с приказанием "МО" № № 208, 209, 214 и 262 преследовать противника, а поврежденным катерам и ТКА ТКА - возвращаться в базу.

В 13.08 другой радиограммой он приказал капитану 2 ранга ОЗАРОВСКОМУ маневрировать на параллели Саунаниеми, прикрывая действия наших катеров.[3]

1) Вахт.журнал КЛ "Нора" - д.2606 и ЖБД пох.штаба ЛВФ дело № 2020.
2) Эти данные стали известны пох.штабу лишь в 14.18.
3) ЖБД поход.штаба ЛВФ - д.2020, л.44.

Отослав "МО" № 208 в базу для исправления повреждений и приказав командиру дивизиона "МО", перешедшему на "МО" № 209, совместно с "МО" № 214 обследовать район гибели "МО" № 175, капитан 2 ранга ОЗАРОВСКИЙ, оставаясь с ТКА ТКА в прежнем районе, послал в 13.55 в походный штаб флотилии донесение об обстановке.

В 15.30 "Бира", взяв два ТКА ТКА на бакштов и пришвартовав третий ТКА в борту, направилась по приказанию командования флотилии в Морья. Выходившие в район гибели "МО" № 175 катера "МО" № № 209 и 214 присоединились к "Бире", "МО" № 262 пошел в свою прежнюю точку дозора к Тозерово.

В 21.10 "Бира" пришла в Морья. "Нора", следовавшая самостоятельно, прибыла туда еще в 17.00. Катеры "МО" 2-й группы /№ № 201, 205 и 227/ возвратились в Новую Ладогу из поисковой операции у восточного побережья озера в 18.15.

- о - О - о -

Поисковая операция и, явившийся ее результатом встречный бой у банки Суханевской, вскрыли ряд существенных и поучительных недочетов в вопросах оперативного и боевого управления:

1) Расчет сил в поисковую операцию был произведен крайне поверхностно и без достаточного учета особенностей обстановки на театре. Командованию флотилии было известно, что катера противника действуют не в одиночку, а довольно крупными группами. Несмотря на это из 17 СКА СКА "МО", находившихся в строю, в операцию было выделено лишь 7, причем эти силы были распылены для действий на двух направлениях /у западного и восточного побережья/, исключавших не только какое-либо тактическое, но и оперативное взаимодействие. Больше того, это распыление шло дальше, выражаясь в том, что катеры "МО", высланные в ночные засады у западного побережья и разбитые на две самостоятельных группы, не могли взаимодействовать, будучи разделены друг от друга расстоянием в 10-12 миль /1 группа - на подходах к району о. Коневец-Сартанлахти с норда, 2 группа - у Кексгольма/.

2) Идея внезапности, заложенная в методе обнаружения противника из засад, фактически сводилась на-нет стоянкой катеров "МО" на месте в открытом озере ночью с застопо-

ренными моторами. Сам метод засад превращался таким образом, в формальный и порочный тактический прием: он не только не давал никаких преимуществ нашим катерам в смысле обнаружения и атаки противника, но, наоборот, создавал для противника, находившегося в движении, более выгодные условия нападения на наши катеры.

3) Командование и походный штаб флотилии, получив в ночь с 8 на 9.10 ряд донесений, свидетельствовавших о наличии катеров противника в западной части озера, не приняли никаких мер к немедленному переразвертыванию сил для нанесения противнику удара на рассвете на переходе к его базам. Поисковая операция продолжалась, но не в тех районах, где противник сам себя обнаруживал, а там, где командование хотело его найти. Коренное изменение обстановки не привело к принятию нового оперативного решения.

4) Силы, выделенные в поддержку на период поисковой операции, были крайне неоднородны по своим тактическим свойствам и возможностям. Обладавшие высокой быстроходностью и маневренностью, торпедные катеры вполне обеспечивали быстроту развертывания и прибытия в район боя по вызову катеров "МО", но фактически оказывались бесполезными, не имея возможности нанести серьезный удар противнику из-за отсутствия торпед и слабости артиллерийского вооружения. Канлодки же, хотя и располагали достаточно мощной артиллерией, но благодаря своей тихоходности не успевали с развертыванием и являлись, таким образом, ненадежным средством поддержки.

В этих условиях реальный расчет мог ставиться лишь на авиацию, но изменчивость метеорологических условий /как это и случилось/ создавала серьезную угрозу срыва намеченного плана.

Планируя вопросы поддержки, следовало бы заблаговременно развернуть канлодки в озере на подходах к точкам засад, усилив их несколькими катерами "МО". Торпедные же катеры было целесообразно взять на буксир канлодок и использовать их не для огневой поддержки, а для наведения и тактической разведки в бою.

5) Существовавшая организация командования не отвечала обстановке встречного боя, требующей исключительного единства и централизованности руководства. Руководство в разной степени интенсивности осуществлялось, по существу, тремя

различными инстанциями, действовавшими с берега: походным штабом флотилии из Морья, штабом флотилии из Новой Ладоги и штабом Осиновецкой базы. Фактическая обстановка и действительный ход событий в этих условиях оставались для командования крайне неясными, а принятие правильных решений делалось затруднительным.

6) Принятие правильных и своевременных решений исключалось крайней неясностью обстановки в районе боя для командования и походного штаба. Поступавшие донесения отличались неполнотой, неточностями, путаницей и запоздалостью /донесения о "налете ТКА ТКА " и "десанте противника", отсутствие координат мест встречи, подача донесения о первой встрече с противником лишь через 50 минут и т.д/.

Командный состав оказался плохо подготовленным к составлению донесений.

7) Выявился низкий уровень оперативно-тактической подготовки командного состава катеров "МО". Командиры катеров, неправильно понимая свои задачи в конкретно-сложившейся обстановке, и расценивая бой, как обычную драку, сближались с превосходящими силами противника до 14-16 кабельтовых и подставляли себя под его интенсивный огонь, вместо того, чтобы, располагая преимуществом в скорости хода, удерживаться на дальних дистанциях для поддержания контакта с противником и наведения на него более мощных сил.

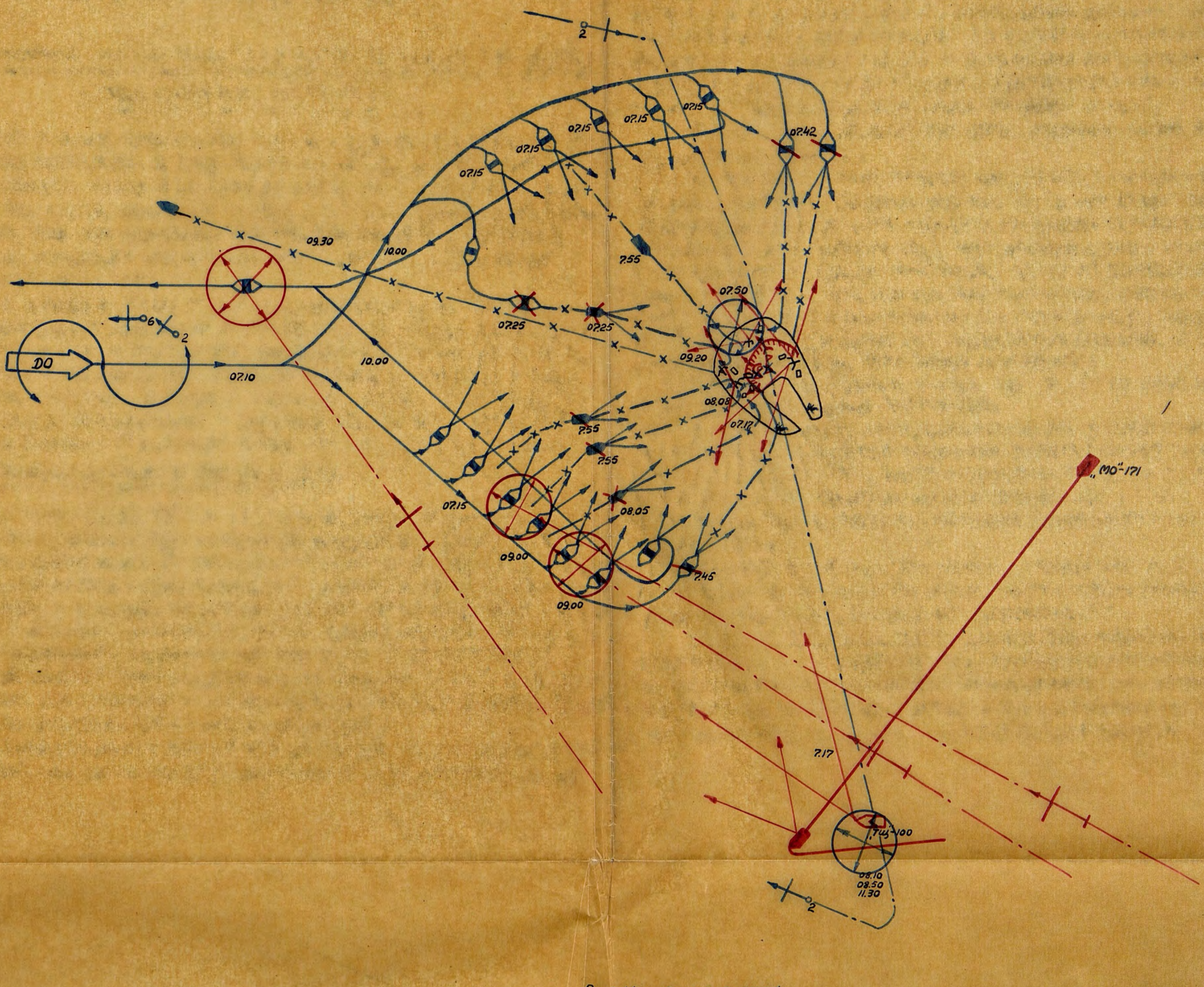
Результатами явились гибель "МО" № 175 со всем личным составом и повреждения "МО" № 208.

8) Организовать взаимодействие в бою командованию не удалось. Удар противнику наносился"растопыренными пальцами": сначала катерами "МО", затем торпедными катерами и,наконец, уже в конце боя, наиболее действительным средством - авиацией. Высланные в район боя канлодки фактически оказались бесполезными.

Причиной этому явилось, помимо отмеченной выше нечеткости в вопросах организации командования, общая неподготовленность флотилии к проведению встречного боя.

9) Документация на поисковую операцию страдала недоработанностью, а по встречному бою вообще отсутствовала. Весьма характерным фактом явилась невозможность для оперативного дежурного Штаба флотилии раскодировать донесения от катеров "МО" по причине отсутствия соответствующей кодовой таблицы.

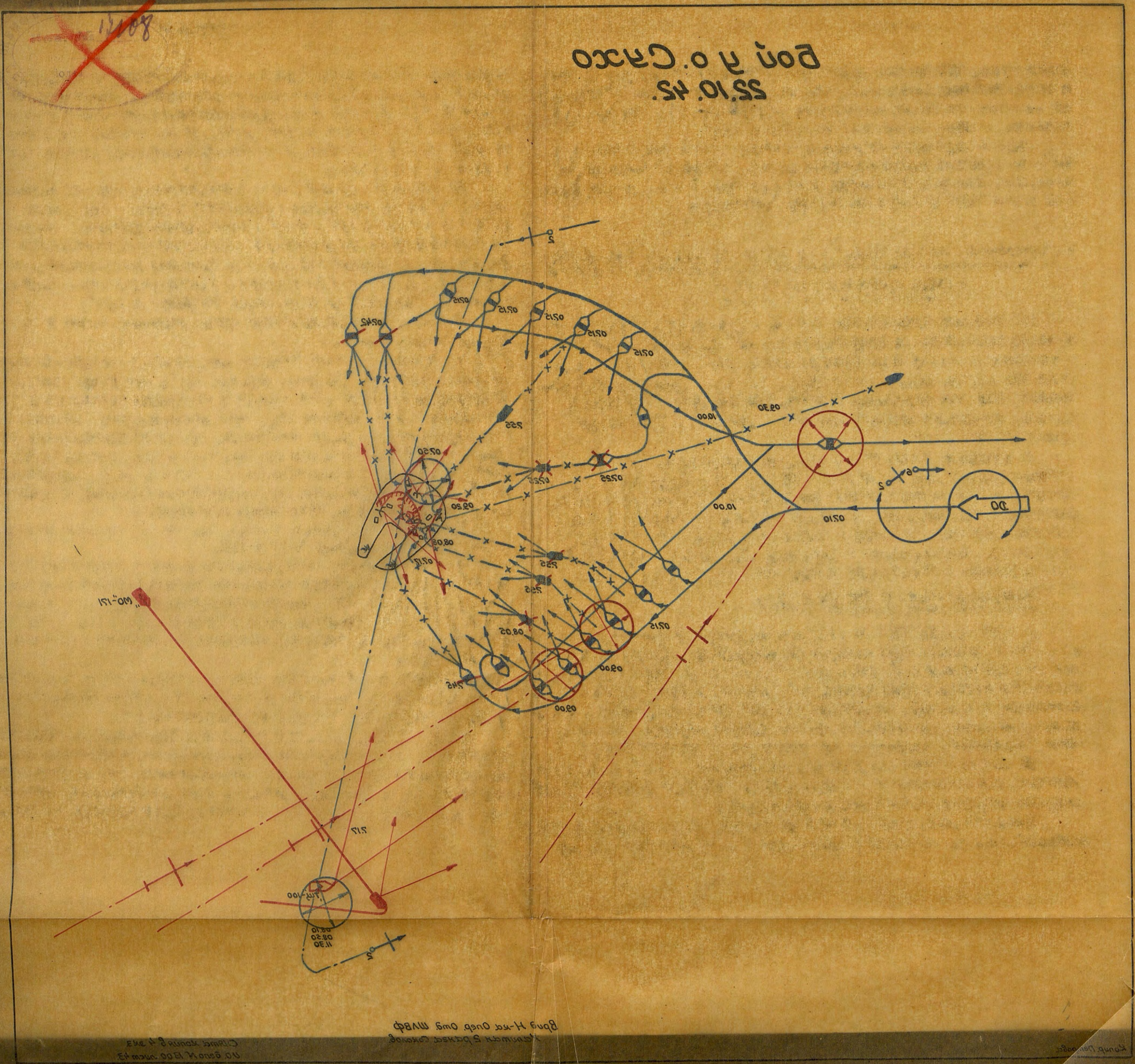
Бой у о. Сухо
22.10.42.



Врид Н-ка Опер. отд. ШЛВФ
Капитан 2 ранга Соколов.

Снята копия в 4 экз.
И.О. дело N 1300 лист 43.

Копир. Петрова


Бой у о. Сухо
22.10.42.

Кроме того, ТУС не был достаточно гибок для передачи четких и исчерпывающих донесений, что приводило к подаче радиограмм не соответствовавших обстановке /налет ТКА ТКА, десант противника, авафия надводного корабля и т.п/.

10) В отдельных случаях донесения поступали с запозданием по причине неналаженности связи. Такими запоздалыми донесениями явились донесения о гибели "МО" № 175, о повреждении в бою "МО" № 208 и об отходе противника

н) Отражение высадки десанта на о.Сухо и разгром десантного отряда противника 22.10.42 г.

Бой у банки Сухоневская 9.10 еще раз вскрыл активные намерения противника и направленность его действий в южную часть озера. Можно было предполагать, что выход крупного десантного отряда ночью был произведен или с разведывательными целями, или для отработки совместного плавания. Во всяком случае, следовало ожидать что противник будет попрежнему проявлять активность.

В период с 18 по 21.10 воздушная разведка, из-за крайне неблагоприятных метеорологических условий, почти не велась и никаких данных о подготовке противником операции не имелось. Флотилия занималась обеспечением озерных перевозок, дозоры неслись по плану, корабли и части проходили обычную боевую подготовку. Командование с походным штабом флотилии находились в Морья, в Нов.Ладоге находился нач.штаба флотилии.

Высадка десанта и бой на о.Сухо.

В 6.57 22.10 "МО" № 171, находившийся в дозоре к осту от о.Сухо, услышал шум моторов на норд-весте. Около 7.10 СНП острова обнаружил в 30 кабельтовых к весту большое количество крупных и мелких судов противника, шедших в строе фронта в направлении к острову. Состояние погоды: ветер норд-вест 3 балла озеро - 2 балла, облачность 200 м, высота облаков 300-400 м, снег "зарядами", видимость вне снега до 30 кабельтовых.

На острове была сыграна боевая тревога. В 7.15 суда противника, прикрываемые с воздуха шестью "МЕ-109" и двумя "Ю-88" открыли сосредоточенный огонь по острову.

Командир трехорудийной 100 мм батареи ст.лейтенант ГУСЕВ пытался дать радиограмму о нападении в штаб флотилии, но не

успел этого сделать, т.к. прямым попаданием снаряда антенна радиостанции была сбита и связь острова с командованием прервалась.

Дозорный катер "МО" № 171, обнаружив обстрел острова послал соответствующее донесение в береговой штаб флотилии /Н.Ладога/. В это же время ТЩ № 100, находившийся в дозоре в 4,5 милях к зюйду от острова, открыл с дистанции 25 каб. огонь по судам противника и послал донесение в штаб флотилии.

В 7.17 командир батареи, находившийся на КП в здании маяка, приказал открыть огонь по судам противника, а в 7.18 прямым попаданием снаряда в маяк КП был выведен из строя, командир батареи был ранен и орудиям пришлось вести самостоятельный огонь. В 7.25 огнем батареи были потоплены десантные судно и катер противника. На острове горело маячное здание, были разбиты все три пулеметных гнезда /в каждом по одному "ДШК", "М-4" и "М-1"/, имелись раненые и убитые.


К 7.30 видимость несколько улучшилась и был определен состав сил противника: более 16 десантных судов и около 12-14 десантных катеров.[1)]

В 7.42 батарея острова прямой наводкой расстреляла еще два десантных судна противника, севших на риф в 6-7 каб. к норду. Огонь отряда судов противника, приблизившегося до 12 каб. и охватывавшего остров с норда и зюйда, значительно усилился и начал причинять потери личному составу гарнизона насчитывавшему 90 человек. В 7.48 батарея острова расстреляла еще одно десантное судно, также севшее на риф в 5 каб. к зюйду.


В 7.55, после безрезультатного бомбового удара двух "Ю-88" по вестовой части острова /бомбы упали в воду/, катеры типа "J" с десантом на борту направились в строе фронта к острову с веста, зюйд-веста и зюйда, ведя огонь из 20 мм автоматов и ручных пулеметов. Крупные десантные суда перенесли огонь на "МО" № 171 и ТЩ № 100, отражавшие высадку десанта. В 8.55 ТЩ № 100 утопил огнем десантный катер.

В 8.08 десант начал высадку. Гарнизон острова активно отражал ее ружейным огнем, орудие № 1 под командой ст.краснофлотца БАСКАКОВА продолжало бить прямой наводкой, пока

1) В дальнейшем, после боя, из ряда донесений численный состав отряда определился в 24 дес.судна и около 14 дес. катеров, причем все суда были укомплектованы немцами.



Развертывание сил ЛВФ
22.10.42 г.
Зих 2
6 тщ 23
6 д 16
28 и 153
7.15
8.45 - 9.20
10.35
Сухо
12.00
Дозк N 13
МО-171
22.10.42
14.45
9.02
10.30
10.13
7.35
7.27
9.20
10.45
08.37
11.55
10.20
9.00
8.27
8.25
8.05
9.30
ТЩ-100
7.15
7.45
Дозк № 16
МО-215
22.10.42.
5-ая Северная Головешка
Бира
10.45
Селемджа
Остермановский
Б. Морья
9.07
8.45
М. Морьенский
Р. Морья
М. Шурягский
СКП М. Птинов
Птинов
СКП Лиечч
Лигово
Кл. „Норд"
8.10
ТЩ-37.127
Ук-У
7.55
14.00
Кл. „Лахта"
Сясьские Рядки
Р. Сясь
СНП Н. Ладога
Р. Волхов
Шлиссельбургская губа
Врид н-ка опер. отд. ШЛВФ
Капитан 2 ранга Соколов
Снята копия в 4 экз. И.О
дело N 1300 лист 44
Копир. Соловкина.


Развертывание сил ЛВФ
22.10.42 г.
Шлиссельбургская губа

катера не вошли в мертвую зону обстрела. Часть катеров с десантом, под воздействием нашего огня, отказалась от высадки и повернула обратно. Так как пулеметные гнезда были выведены из строя, подступы к острову с озера не были минированы у уреза воды, а на берегу не имелось проволочных заграждений, противнику удалось преодолеть огневое сопротивление гарнизона и высадить первый бросок в составе 50-70 солдат, вооруженных автоматами, ручными пулеметами и гранатами.

В 8.20 десант окружил дворики орудий №№ 2 и 3 с находившимся в них личным составом. Группа бойцов поста СНиС и манпункта, находившаяся в разрушенном здании маяка, под командованием ст.лейт.ГУСЕВА, продолжала вести меткий огонь из винтовок и автоматов.

После рукопашного боя у двориков противнику удалось захватить в плен 5 тяжело раненых и одного добровольно сдавшегося краснофлотца. Попытка противника подорвать орудия №№ 2 и 3 была отбита.

С 9.02 до 9.20, после первого бомбово-штурмового удара нашей авиации /четыре "И-15 бис" в сопровождении шести "МИГ-3"/ по десантным судам, противник произвел с'емку десанта с острова под воздействием огня гарнизона, "МО" № 171 и ТЩ № 100. На берегу противник оставил 5 убитых, остальные убитые и раненые[1)] были взяты на катеры. Наши потери - 6 убитых и 23 раненых.

В 9.30 катеры с десантом, отходя на вест, прошли линию крупных десантных судов, державшихся в 15-20 каб. от берега и прикрывавших их отход. Затем катера выстроились в кильватерную колонну и полным ходом пошли на норд-вест.

Огневое прикрытие отхода катеров с десантом от острова крупные десантные суда продолжали в течение 30 минут, после чего также выстроились в строй кильватера и легли курсом вест-норд-вест, сопровождаемые самолетами.

Развертывание сил Флотилии.

Из Нов.Ладоги.

Первые донесения об обнаружении противника на подходах к о.Сухо были получены на ФКП штаба флотилии от постов СНиС Свирица и Птинов в период с 7.15 до 7.20.

1) Точные потери противника в личном составе не установлены

В 7.27 в Нов.Ладоге, а затем и в Осиновце была об'явлена боевая готовность № 1. В 7.30 командиру ОВР ГБ капитану 3 ранга КУРИАТ было приказано с отрядом в составе КЛ "Нора", ТЩ ТЩ №№ 37, 126 и 127, СКА СКА "МО" №№ 201, 205 и 206 выйти в район о.Сухо с задачей уничтожения десантных судов противника.

Командиру 61 АБ было приказано не допустить высадки десанта на остров, подняв в воздух авиацию для нанесения бомбового удара по десантному отряду. Однако, вылет авиации задерживался из-за плохих условий погоды.

Выполняя поставленную задачу, капитан 3 ранга КУРИАТ в 7.55 выслал "МО" №№ 201 и 205[1], под командованием капитан-лейтенанта КИРСАНОВА, с целью поиска, атаки и сковывания противника до подхода канлодки с тральщиками.

В 8.16 в озеро вышли "Нора" и тральщики.

В 9.30 катеры "МО", находясь на подходах к о.Сухо с зюйд-зюйд-оста, были обстреляны с десантных судов и атакованы двумя "МЕ-109".

В 10.45 группа "МО" вышла к норду и затем, до 12.30 продолжала маневрировать северо-западнее острова, ведя огонь по десантным катерам и стремясь отрезать их отход.

В 10.45 "Нора" и тральщики, находившиеся в Ш=60°21'2 Д=32°12'6 и следовавшие курсом 314° со скоростью 7 узлов, обнаружили на КУ 50° правого борта в расстоянии 69 каб. силуэты двух судов противника. "Нора" легла на сближение и в 10.54 открыла по ним огонь.

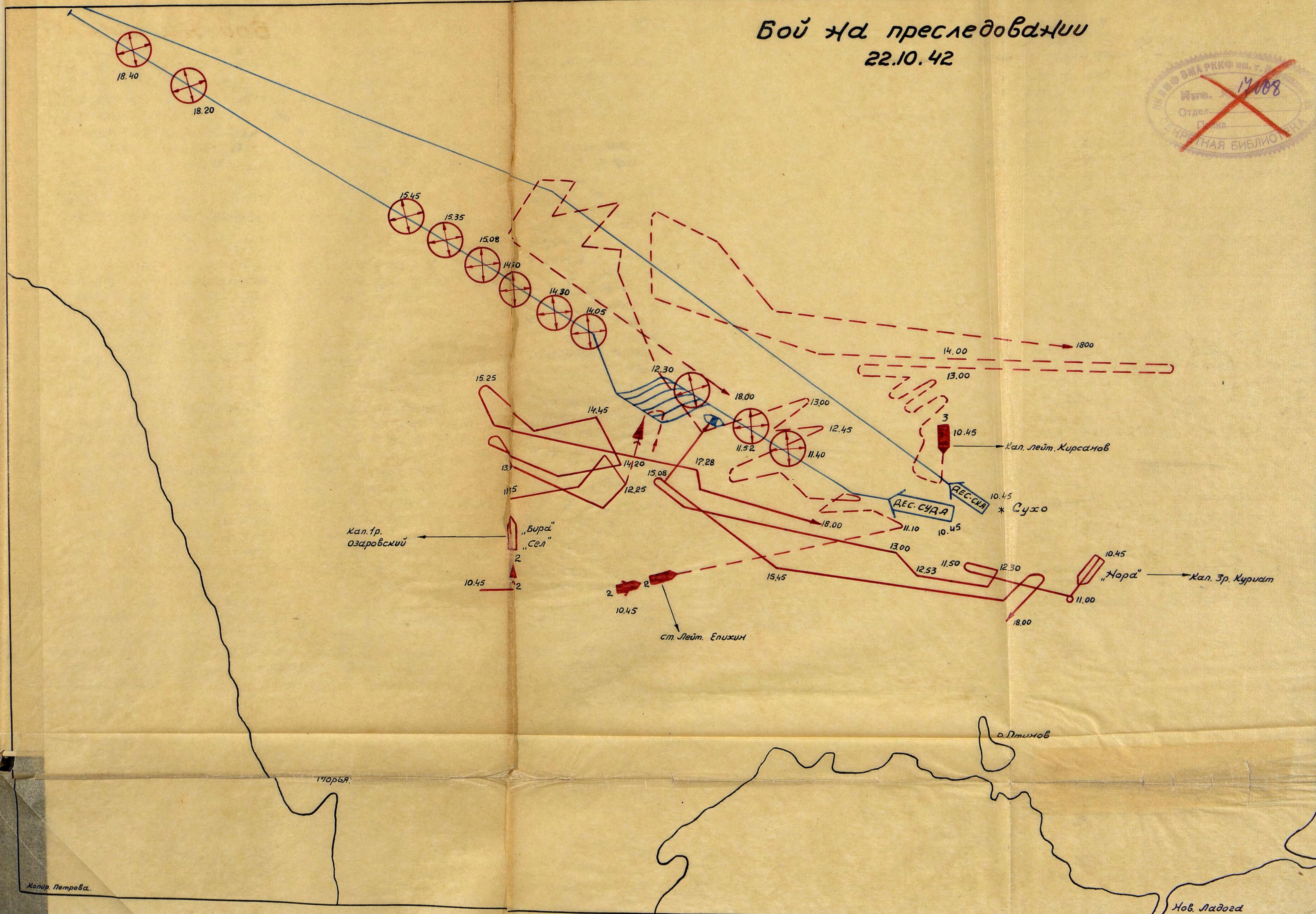
Из Морья.

К утру 22.10 в Морья находились КЛ КЛ "Бира", "Селемджа", "Шексна" и "Бурея", ТКА ТКА №№ 61, 81 и 154, СКА СКА "МО" №№ 198 и 214 и БКА БКА №№ 99 и 100.

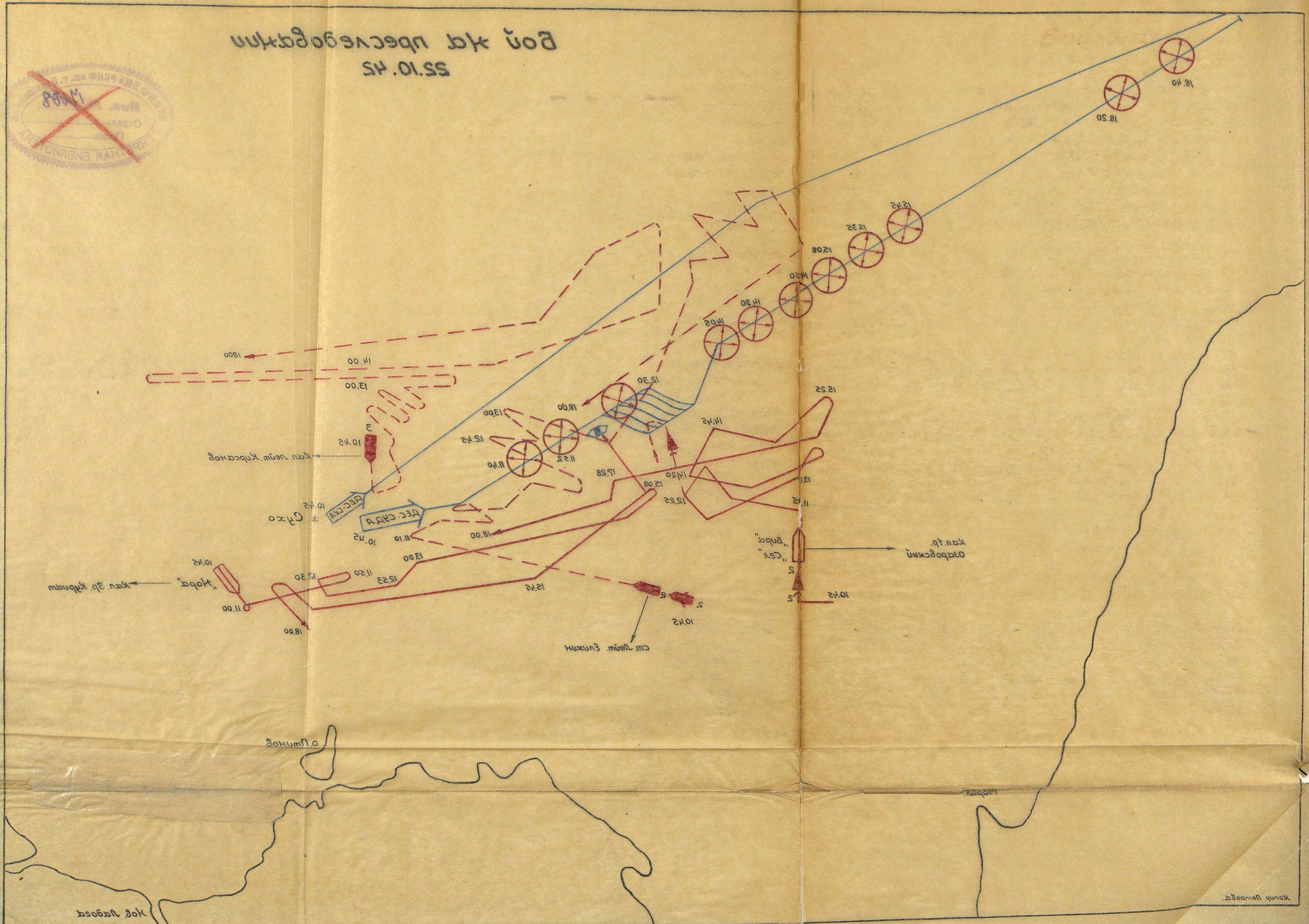
В 9.00, по получении обстановки у о.Сухо, командиру 1 ДКЛ кап.1 ранга ОЗАРОВСКОМУ было передано приказание командующего флотилией немедленно выйти в район острова с КЛ КЛ "Бира" и "Селемджа" и торпедными катерами №№ 61 и 81 для уничтожения десантных судов противника.

Одновременно в район о.Сухо, с задачами поиска противника и уточнения обстановки, были высланы "МО" №№ 198 и 214 и БКА БКА №№ 99 и 100.

1) Третий катер - "МО" № 206 вышел позднее, в 8.20, вследствие неисправности мотора.



Инв. № 17408
Отдел
Полка
СЕКРЕТНАЯ БИБЛИОТЕКА


Бой на преследовании
22.10.42
Дес. суда
Сухо
Норд
Нов. Ладога

"Бира" с ТКА ТКА на буксире и "Селемджа" вышли из Морья в 9.07.

В 9.45 из Нов.Ладоги было принято донесение об отходе десантного отряда на норд-вест; об этом был поставлены в известность капитан 1 ранга ОЗАРОВСКИЙ и командир группы катеров "МО" ст.лейтенант ЕПИХИН, вышедшие в озеро.

Радиограмма об отходе противника была получена "Бирой" в 10.42, после чего в 11.00 капитан 1 ранга ОЗАРОВСКИЙ лег со своим отрядом на норд с целью отсечения противника от баз. В дальнейшем "Бира", перехватывая донесения катеров о месте противника, подправляла свой курс.

Бой на преследовании десантного отряда.

Противник начал отход от Сухо на норд-вест двумя группами: с 9.30 - начали отход десантные катеры, с 10.00 - десантные суда, прикрывавшие движение первой группы с зюйда. Радиограмма об отходе была дана по флотилии начальником штаба ЛВФ в 9.45.

Отряд капитана 3 ранга КУРМАТ, продолжавший с 10.54 преследование противника, в 11.27 обнаружил в вестовой части горизонта вышедший из Морья отряд капитана 1 ранга ОЗАРОВСКОГО.

В 12.09 отряд капитана 1 ранга ОЗАРОВСКОГО лег на параллельный противнику курс и "Бира" открыла огонь по головному десантному судну с дистанции 55 каб.; вслед за ней открыла огонь "Селемджа". Противник отвечал сосредоточенным огнем по обеим канлодкам с 9-10 судов. Вскоре "Бира" подбила одно из десантных судов, которое потеряло ход.

В 12.19 отданные с буксира ТКА ТКА были высланы в торпедную атаку. ТКА № 61 безрезультатно выпустил торпеду с дистанции 6 каб., после чего оба катера возвратились к канлодкам, оставаясь в течение всего боя вблизи них со стороны подбойного борта вне дальности огня противника.

Противник быстро добился накрытий по "Бире" и "Селемдже" и перешел на поражение. В 12.20 канлодки, прикрываясь дымзавесой, описали циркуляцию вправо и начали отход на зюйд, продолжая вести огонь на зигзаге. К 12.45 расстояние увеличилось до 67 каб.и отряд капитана 1 ранга ОЗАРОВСКОГО лег на параллельный курсу противника генеральный курс 300°, удерживаясь на дистанциях 65-72 каб. и продолжая вести огонь

Увеличить дистанцию для выхода из накрытий отряд не мог, т.к. наводчики орудий теряли цель на дистанциях порядка 72-73 каб. по причине ограниченной видимости.

К 14.00 огнем канлодок были вызваны пожары на двух десантных судах. За час боя выявилось, что скорость отряда противника не превышает 7 узлов, а поэтому необходимость вести огонь на параллельных курсах, вызывавшаяся опасением упустить противника, отпала. Отряд лег на контр-курс с целью склониться в кильватер колонне противника и вести огонь по концевым судам.

Во время боя на "Селемдже", из-за поломки пальца спускового рычага, одно из 100 мм орудий вышло из строя. На "Бире", из-за поломки этой же детали, к 15.43 оба орудия оказались вышедшими из строя. "Селемджа" отстала от "Биры" на 30 каб., расстояние до противника быстро увеличивалось и дошло до 60 каб.

В 15.28 капитан 1 ранга ОЗАРОВСКИЙ принял решение выйти из боя и лег на ИК 165°, дав радиограмму об обстановке начальнику штаба флотилии. ТКА ТКА были взяты на буксир и обе канлодки пошли в Нов.Ладогу, т.к. у "Биры" был на исходе уголь. За время преследования противника отряд 9 раз подвергался безрезультатным налетам самолетов противника, действовавших в одиночку и парами.

Действия отряда капитана 3 ранга КУРИАТ по преследованию противника были не активными.

Отпустив в 13.20 ТЩ ТЩ №№ 126 и 127 к о.Сухо для осмотра десантных судов, стоявших на камнях, "Нора" в 14.25 обнаружила подбитое "Бирой" десантное судно. Прекратив преследование отряда, "Нора", вместе с БКА № 100, открыла по судну огонь и вела его до тех пор, пока последнее не взорвалось и затонуло. В 15.08, обнаружив отрыв от противника, капитан 3 ранга КУРИАТ решил возвращаться в базу. На переходе в 18.05 к "Норе" присоединились ТЩ ТЩ, высылавшиеся к о.Сухо.

Группа катеров "МО" /№№ 201, 205 и 206/, вышедшая из Нов.Ладоги с задачей поиска противника, в 9.45 находилась к норду от Сухо и с 10.42 до 11.50 трижды выходила в атаку на десантные катера. Встречая сильный огонь противника, катеры были вынуждены отходить на зигзаге, ведя огонь из кормовых орудий.

В 12.30 командир группы капитан-лейтенант КИРСАНОВ, пе-

верно раскодировав принятую радиограмму, понял что ему дается приказание находиться к норд-осту от Сухо, вышел из боя и лег на курс 90°. Однако, заметив в дальнейшем отход катеров противника на вест, он в 14.05, принял решение итти на сближение и продолжать бой. С 14.48 до 14.59 группа произвела две атаки, сближаясь до 15 кабельтовых и находясь все время под интенсивным шрапнельным огнем неприятельских катеров.

В 16.00 командир группы принял другую радиограмму, которая также была неверно раскодирована и понята как приказание итти в Свирскую губу. В 17.00 группа катеров, находившаяся на переходе в Свирскую губу, получила радиограмму командира ОВР с приказанием итти в базу.

Группа катеров под командованием ст.лейт.ЕПИХИНА /"МО" №№ 198 и 214, БКА БКА №№ 99 и 100/, вышедшая к Сухо из Морья, обнаружила в 10.55 к зюйд-весту от острова до 14 судов противника, легла на курс вест и вступила с ними в бой с дистанции 27 каб. Попав под мощный шрапнельный огонь, группа была вынуждена дважды отрываться от противника, после чего, около 12.00, командир группы принял решение "висеть на хвосте" у противника, не выпуская его из виду.

Вскоре, вследствие усиления ветра до 4-5 баллов, БКА БКА стало заливать волной. Группа, уменьшив ход, оторвалась от противника, который вышел за предел видимости.

В 13.20 группа соединилась с "Бирой" и "Селемджой" и остальную часть боя провела с ними.

Таким образом, бой на преследовании десантного отряда кораблями флотилии закончился к 15.00-15.30. В дальнейшем преследование противника, продолжавшего движение к базам западного побережья, осуществлялось авиацией.

Действия авиации.

В отражении десанта и боя на преследовании участвовала авиация КБФ, Ленинградского фронта, Волховского фронта и 7 отдельной армии, вылетавшая со своих аэродромов в районы, указываемые командованием флотилии.

Всего за операцию было произведено 200 самолетовылетов, из них: ВВС КБФ - 126, ВВС Ленфронта - 30, ВВС Волховского фронта - 30, ВВС 7 армии - 6 и 58 АЭ - 8.

Штурмовая и бомбардировочная авиация произвела 85 самолетовылетов, истребительная - 115 самолетовылетов.

В результате 18 бомбово-штурмовых ударов по противнику были уничтожены: 1 вооруженный пароход, 8 десантных судов и 2 десантных катера и повреждены 2 десантных катера. Из 11 судов от штурмовых действий погибло 9, от бомбометания - 2. Повреждения /2 катера/ были причинены штурмовыми действиями.

В воздушных боях с противником наша авиация сбила 14 самолетов, из них 2 бомбардировщика и 12 истребителей, и повредила 2 истребителя. Наши потери-три "ИЛ-2" и два "И-153". Отряд кораблей противника прикрывался группами из 6-8 "МЕ-109" и 2-3 "Ю-88"; реже замечались одиночные полеты "ДО-215" и "ДО-217".

В ночь на 23.10 были произведены бомбовые удары по Сартанлахти и Лахденпохья /6 самолетовылетов "МБР-2"/.

Авиация действовала в операции смело, решительно, настойчиво и целеустремленно, сыграв основную роль в разгроме десантного отряда. Удары по противнику наносились непрерывно, начиная с момента появления десантных судов у Сухо, до 18.40, когда отряд был на подходах к о.Коневец. Особенно выделились летчики 11 авиаполка под командованием майора РАССУДКОВА и 12 отдельной Краснознаменной авиаэскадрильи под командованием Героя Советского Союза майора КОСТЫЛЕВА.

К недостаткам действия ВВС следует отнести три случая ошибочного нанесения ударов по своим кораблям /ТЩ № 100, КЛ КЛ "Лахта" и "Бира"/ к счастью безрезультатных, с другой стороны некоторые из кораблей открывали огонь по своим самолетам.

Общие потери.

Потери противника за операцию сведены в след.таблицу.

	Уничтожено				Повреждено			Захвачено
	дес. судов	дес. катеров	воор. пароходов	самолетов	дес. судов	дес. катеров	самолетов	десант. катеров
От действий кораблей ЛВФ	1	1	-	-	-	-	-	1/без команды/
От действий батареи о.Сухо	4	2	-	-	-	-	-	-
От действий авиации	8	2	1	14	2	-	4	-
ВСЕГО	13	5	1	14	2	-	4	1

Потери противника в личном составе не установлены; после боя на о.Сухо на берегу было найдено 5 убитых немцев.

Наши потери: убитых - 6/на о.Сухо/, раненых - 26, /на о.Сухо - 23, на "Селемдже" -2, на "МО" № 198- 1/; взято в плен 6 чел /на о.Сухо/.

Потери в самолетах: четыре "ИЛ-2" /из них один сбит своей авиацией/ и два "И-153".

Выводы:

1) Высадка десанта противника на о.Сухо имела вероятной целью занятие острова в качестве опорного пункта для развертывания дальнейших десантных операций и действий на наших озерных коммуникациях. Возможно, однако, что высадка носила исключительно диверсионный характер, или была предпринята с целью прощупывания системы и стойкости нашей противодесантной обороны и проверки готовности десантного отряда к активным действиям.

2) Противнику удалось достичь скрытности развертывания и внезапности нападения, использовав период неблагоприятной погоды, исключавшей возможность для нашей авиации вести разведку на театре.

3) В ходе боя противник понес исключительно тяжелые потери, заставившие его отказаться от дальнейших активных действий надводными силами. Разгром десантного отряда сразу же снизил остроту угрозы десантных операций и воздействия на наши коммуникации и облегчил выполнение боевых задач флотилии на протяжении остального отрезка кампании 1942 года.

4) Операция выявила ряд существенных недочетов в организации командованич и боевого управления с нашей стороны.

До 12.35 22.10 общее руководство развертыванием и командование боем осуществлял по приказанию командующего начальник штаба флотилии капитан 1 ранга КУДРЯВЦЕВ из Нов.Ладоги; с 12.35 общее руководство принял на себя командующий флотилией, прибывший в Нов.Ладогу из Морья.

Развертывание наших сил двумя основными тактическими группами из Нов.Ладоги и Морья было осуществлено быстро и своевременно. Однако на поле боя отсутствовало единство командования и группы действовали самостоятельно, без достаточного взаимодействия друг с другом.

Капитан 1 ранга ОЗАРОВСКИЙ, являвшийся старшим командиром, не проявил собственной инициативы и не взял в свои руки

командование всеми группами, вышедшими для преследования противника. В результате отсутствия взаимодействия решительный удар по противнику нашим кораблям нанести не удалось. Частная инициатива командиров отдельных кораблей и катеров была весьма ограниченной.

5) Действия отряда капитана 1 ранга ОЗАРОВСКОГО были достаточно активны и, в основном правильны. Главным недостатком явились большие дистанции артиллерийского боя, почти исключавшие корректировку огня и наблюдение целей. Это произошло потому, что дальность огня десантных судов противника предполагалась равной 80-100 каб. и сближаться с ним, имевшим превосходство в мощности артиллерийского залпа, казалось рискованным.

Управление маневрированием "Селемджи" было неудовлетворительное, канлодка в ходе боя все время отставала и отрывалась от "Бири". На решение о выходе из боя в значительной мере повлиял выход из строя матчасти трех 100 мм орудий на канлодках.

6) Действия отряда капитана 3 ранга КУРИАТ были крайне не активными. Командир отряда не проявил настойчивости в преследовании противника, считая свой ход недостаточным для погони и рано вышел из боя. Кроме того, им было допущено распыление своих сил, выразившееся в посылке группы "МО" для самостоятельных действий и ТЩ ТЩ - для осмотра поврежденных десантных судов противника, стоявших на рифах у Сухо.

Увлечение расстрелом подбитого огнем "Биры" десантного судна вызвало отрыв "Юры" от остальной группы неприятельских судов и представляло собой грубую тактическую ошибку.

7) Личный состав гарнизона о.Сухо проявил огромное упорство в обороне острова и отражении десанта противника. Высадка десанта облегчалась быстрым подавлением нашей батареи массированным и превосходящим огнем десантных судов и отсутствием инженерной обороны на береговой черте. Смелые и инициативные действия дозорных ТЩ № 100 и "МО" № 171, вступивших в бой с превосходящими силами противника, во многом способствовали сбитию десанта с острова.

8) Сближение катеров "МО" с противником, имевшим подавляющее преимущество в силе огня, на дистанции до 15 каб. целиком повторяло ошибки боя у банки Сухановской.

9) Связь между кораблями, участвовавшими в операции, была непрерывной. Широко использовалась передача отдельными кораблями /ТЩ № 100, "МО" №№ 171 и 214/ информаций и донесений открытым текстом, что значительно уменьшало время их прохождения.

Отрицательным фактом явилось неверное раскодирование командиром группы "МО" капитан-лейтенантом КИРСАНОВЫМ полученнхы радиограмм, дважды приведшее к принятию в корне неправильных решений.

Следует отметить имевшие место несколько случаев открытой радиопередачи противником текстов на русском языке с целью дезинформации.

о) <u>Период затишья боевых действий на озере.</u>

С разгромом десантного отряда противника 22.10 напряженность обстановки на озере несколько разрядилась, т.к. непосредственная угроза нападения на наши коммуникации и высадок десанта на побережье отпала. Корабли противника перестали появляться в озере, флотилия целиком переключилась на выполнение и обеспечение озерных перевозок - своей главной задачи.

Пытаясь сорвать снабжение Ленинграда и фронта, противник был вынужден более широко использовать для ударов по коммуникациям, кораблям и портам свою авиацию. Систематические массированные налеты самолетов противника вновь усилились и продолжались до глубокой осени.

Однако противнику не удалось добиться решения поставленной задачи и нанести нам существенный урон. Выполнение перевозок продолжалось без срывов, несмотря на возросшие помехи противника с воздуха.

п) <u>В ы в о д ы.</u>

1) Со своей основной задачей - перевозками на озере - флотилия вполне справилась, сыграв тем самым огромную роль в обороне блокированного Ленинграда. Озерные трассы явились такими же "дорогами жизни", какой в зимний период служила ледовая дорога Коккотево - Кабона.

Подготовленность флотилии к перевозкам в кампанию 1942 г. стояла на более высокой основе, чем в 1941 г. /оборудование трассы, создание новых портов, обеспечение перевозок с воздуха, пополнение транспортных средств, упорядочение организации командования перевозками и т.д./.

Основным недостатком явилось недовыполнение плана завоза грузов на Ленинград, вызванное неорганизованностью процесса погрузочно-разгрузочных работ /слабая дисциплина труда в рабочих батальонах, простои и недогрузка тоннажа, неполное использование пропускной способности портов и т.п./.

Перевозки проходили в условиях сильного воздействия авиации противника, угрозы нападения на коммуникации со стороны его надводных сил и осенних штормовых погод. Однако личный состав преодолел все эти трудности, не только не допустив срыва перевозок, но и снижения их темпов.

В результате двух кампаний флотилия накопила богатый опыт по выполнению и обеспечению озерных перевозок, как грузовых, так и пассажирских. В частности, флотилия хорошо справилась с задачей переброски с восточного на западное побережье в короткий срок крупных войсковых соединений.

2. Появление достаточно крупных надводных сил противника во вторую половину кампании 1942 г. и начавшиеся выходы их в южную часть озера приковали к себе внимание флотилии, создав угрозу нападения на наши коммуникации и опасение высадок десантов на побережье.

Отсутствие развитой системы оперативного наблюдения на театре, упиравшееся в основном в недостаток сил для систематической разведки /в частности, воздушной/ не позволяло командованию иметь достаточно полные данные о намерениях и действиях противника.

Это обстоятельство приводило к неясности общей оперативной обстановки на театре, построению различного рода предположений и заставляло принимать недостаточно обоснованные решения при планировании отдельных операций.

3. Проводившиеся в кампанию 1942 г. разведывательные и поисковые операции не дали ощутительных результатов. Основными причинами к этому явились: недостаток сил и средств,

с одной стороны, нецелеустремленность операций и слабая организация командования и боевого управления, с другой.

Особенно характерными в этом отношении явились поисковые операции, когда сам метод засад обратился в свою противоположность благодаря формальному подходу к вопросу его тактического применения и примитивности планирования без достаточного учета конкретных условий обстановки.

4. Выявилась недостаточная подготовленность флотилии к боевым действиям против надводного противника.

Встречный бой у банки Сухановская 9.10.42 с достаточной яркостью и полнотой вскрыл целый ряд существенных пробелов в вопросах организации командования, боевого управления, тактического использования оружия и боевой подготовки, заставив принять решительные меры к искоренению недочетов.

Этот бой вскрыл также неотработанность вопроса непосредственного командования на поле боя, недостаточность оперативно-тактической подготовки командного состава /особенно, средних звеньев/ и отсутствие настойчивых предварительных мер по повышению уровня этой подготовки.

5. Разгром десантного отряда противника после отражения высадки десанта на о.Сухо 22.10.42 означал резкое снижение непосредственной угрозы активных действий противника на озере на остальной отрезок кампании 1942 г. и создание предпосылок к выполнению флотилией своих задач в условиях меньшей оперативной напряженности.

Вместе с тем, возможность возобновления активизации противника попрежнему оставалась в силе ввиду относительной легкости дальнейших перебросок на озеро десантных судов и других мелких единиц.

6. Надводный противник оказался весьма неактивным, медлительным и осторожным. По существу, за все время он провел одну активную операцию у о.Сухо, закончившуюся его поражением. Общий замысел этой операции и ее направленность остались не вполне ясными, хотя и свидетельствовали о несомненном привлечении внимания противника к нашим озерным коммуникациям с целью нарушения их устойчивости.

Противник не сумел осуществить во всей своей полноте угрозу нападений на караваны в районах большой и малой трасс и минных постановок на вероятных путях движения наших кораблей и на подходах к базам. При недостаточном количестве дозорных сил и тральных средств удары по коммуникациям с озера и минные постановки крайне невыгодно отразились бы на выполнении флотилией ее основной задачи - озерных перевозок.

7. Корабли флотилии, как показал непосредственный боевой опыт, благодаря крайней неоднородности своих тактико-технических свойств, оказались недостаточно полноценными для решения задач в составе маневренного соединения. Этот недостаток становился особенно отчетливым при необходимости развертывания сил флотилии в операцию, не говоря уже о переразвертывании.

Артиллерийские корабли - канлодки благодаря своей тихоходности не успевали с развертыванием, тогда как катеры "МО" и ТКА ТКА, обладая хорошим ходом, вполне обеспечивавшим быстроту развертывания, были фактически беспомощны в артиллерийском бою с десантными судами противника, имевшими мощное вооружение. Бронекатеров было вовсе недостаточно, а оба сторожевых корабля /"Пурга" и "Конструктор"/, могущие представить грозную силу в борьбе с десантными судами, к концу 1942 г. отсутствовали.

Непосредственный боевой опыт кампании 1942 г. показал, что для борьбы с теми надводными силами, которые противник может использовать на озере, необходимо перевооружение канлодок артиллерией более крупного калибра /до 130 мм/, увеличение количества СКА СКА "МО" и, особенно, БКА БКА, переброска на озеро по ж.д. нескольких подлодок типа "М" /с основной задачей несения разведки у баз противника и на его отдаленных коммуникациях/и усиление боевого ядра флотилии двумя-тремя СКР типа "Пурга" /перевод последних на озеро возложен лишь в условиях сквозного плавания по Неве/.

Кроме того, для борьбы с минной опасностью необходимо резко увеличить состав тральных сил, особенно за счет МТЩ и КАТЩ, а для осуществления систематической воздушной разведки - придать флотилии соединение разведывательной авиации.

7. ОБЩИЕ ВЫВОДЫ

а) Оперативно-тактические.

1. К началу военных действий Ладожское озеро являлось внутренним водоемом СССР, а флотилия имела чисто учебное назначение. Это обстоятельство, вместе с исключительно сложной обстановкой, вызванной быстрым выходом противника к озеру и необходимостью начать немедленные боевые действия по поддержке флангов армии на обоих побережьях, определило специфические трудности развертывания флотилии в боевой организм.

Формирование флотилии протекало в ходе боевых действий и, в основном, распорядительным порядком, т.к. план оргмобразвертывания, по существу, отсутствовал. Возникли затруднения с пополнением корабельного состава за счет КБФ, который сам крайне нуждался в новых формированиях.

В дальнейшем, с выходом противника к Неве, была перерезана единственная водная коммуникация, связывавшая озеро с Ленинградом, и пополнение корабельного состава сделалось возможным лишь за счет отправки мелких боевых единиц по ж.д. /СКА СКА и ТКА ТКА/.

Попутно возникли трудности судоремонта, так как базы Ладожского озера не имели к этому достаточных возможностей.

2. Кампания 1941 г. проходила в условиях непрерывного и быстрого изменения устойчивости оперативного режима на театре, вызванного вынужденным отступлением частей КА на обоих побережьях озера. Это обстоятельство привело к постепенному сужению операционной зоны флотилии и к оставлению всех баз на западном побережьи. Возникла необходимость перенести базирование на Шлиссельбург, который вследствие своего крайне невыгодного расположения, не мог быть использован в качестве маневренной базы.

В дальнейшем, после падения Шлиссельбурга и установления блокады Ленинграда, наступил первый кризис базирования, заставивший в наиболее острый оперативный этап кампании создавать базы в Осиновце и Новой Ладоге.

Во второй половине ноября в связи с начавшимся наступлением противника на Волховском фронте, угрозой создания двойного кольца блокады Ленинграда и выхода немцев к р.Свирь, наступил второй кризис базирования, заставивший принять решение о перебазировании флотилии в необорудованный район Осиновец-Морья.

Отсутствие заблаговременных мер по подготовке и созданию баз в южной части озера, вызванное недостаточным учетом особенностей складывавшейся оперативной обстановки, в значительной степени обострило вопрос базирования и заставило начать оборудование новых баз в ходе боевых действий и условиях общей высокой оперативной напряженности.

Кампания 1942 г. проходила в более устойчивой обстановке, благодаря наступившей стабилизации на сухопутных фронтах. Боевая деятельность флотилии носила более плановый и четкий характер, несмотря на все невыгоды, созданные в ходе кампании прошлого года.

3. Ввиду отсутствия надводного противника основная деятельность флотилии в 1941 г. сводилась к огневой поддержке флангов армии и частным операциям по эвакуации полуокруженных дивизий 19 ск. С осени 1941 г. основной задачей флотилии сделались озерные перевозки.

Появление надводных сил противника и участившиеся со второй половины кампании 1942 г. выходы их в южную часть озера вызвали необходимость подготовки флотилии к непосредственным боевым действиям на озере. Однако, намерения противника, ввиду слабой постановки оперативного наблюдения за театром и, в частности, разведки, оставались для командования неясными. Создавалась излишняя напряженность, вызванная опасениями ударов по нашим коммуникациям и высадок десанта на побережье.

В силу тех же причин, планирование и выполнение активных операций у баз противника и в северной части озера было недостаточно продуманным и в большинстве случаев не отвечало фактической обстановке.

4. Отсутствие у флотилии маневренных баз резко сказалось на выполнении операций. Развертывание сил флотилии из

Нов.Ладоги и района Осиновец - Морья затрудняло действия в глубине операционной зоны противника и могло обеспечить выполнение операций лишь в южной половине озера. Крайняя тактико-техническая неоднородность корабельного состава создавала существенные помехи организации оперативного взаимодействия.

5. Надводный противник оказался весьма неактивным, а период его деятельности на озере - кратковременным. Основные помехи противник оказывал авиацией, устремляя ее удары на коммуникации и базы. При надлежащей активности надводные силы противника могли бы серьезно повлиять на общую устойчивость оперативной обстановки на Ладожском озере в 1942 г. учитывая недостаточную подготовленность флотилии к ведению надводных операций.

6. Вопрос сухопутной обороны баз остался неразрешенным до конца в течение обоих кампаний. Основной причиной слабости сухопутной обороны явился недостаток у флотилии собственных сил для полноценного решения задачи и отсутствие заблаговременных мер по согласованию вопросов обороны баз с сухопутным командованием. Общая обстановка на сухопутных фронтах в 1941 г., характеризовавшаяся отступлением частей КА, примыкавших своими флангами к озерному побережью, способствовала неустойчивости сухопутной обороны баз.

7. Все проведенные флотилией десантные операции оканчивались неудачно. Неподготовленность флотилии к десантным операциям выразилась в плохом планировании и боевом управлении, отсутствии оперативного взаимодействия с частями КА, недостатке и неудовлетворительном состоянии высадочных средств, отсутствии достаточных десантных сил и слабой подготовке их к действиям на берегу.

Десантные операции не были органически связаны с действиями частей КА, в интересах которых проводились. Отсюда, они приобретали изолированный характер. Оперативная /тактическая/ цель десантных операций не всегда была ясной, а силы для выполнения поставленных задач в большинстве случаев оказывались недостаточными. Поэтому, операции сводились,

зачастую, лишь к демонстрациям активности флотилии, не решая основной задачи.

Почти все операции проводились в исключительно сложных условиях обстановки, планировались наспех, ускоренными темпами и без надлежащих расчетов. Это приводило к тому, что операция сводилась, в основном, к решению задачи высадки на берег десантной группы, в то время как центр тяжести операции - решение задачи на берегу - оставался, по существу, не разрешенным. Примером подобных операций являются все высадки десантных групп на побережье Шлиссельбургской губы осенью 1941 г.

б) По боевому управлению.

1. Вопросы боевого управления в течение обоих кампаний оказались не отработанными. Особенно острым было положение с организацией разведки на театре. Ввиду отсутствия у флотилии собственной разведывательной авиации постановка задач на разведку проходила через длинный ряд инстанций /Штаб КБФ - РО Штаба КБФ - Штаб ВВС КБФ - 26 отд.разведывательная авиаэскадрилья/ и необходимые данные поступали с большими запозданиями, лишавшими разведку оперативности.

Будучи несистематической, воздушная разведка не могла обеспечить непрерывность наблюдения за противником и вскрыть его намерения. Разведка же, проводившаяся катерами "МО", давала весьма ограниченные результаты и, безусловно, не могла осветить северную часть озера.

Вследствие отмеченных выше обстоятельств командование флотилии не всегда располагало достаточными данными для оценки обстановки и принятия обоснованных и правильных решений.

2. В кампанию 1941 г. планирование операций и постановка задач исполнителям в большинстве случаев стояли на крайне примитивном уровне. Обычно исполнителям непосредственно перед выходом в операцию вручались т.н. "предписания" в несколько строк, исключавшие ясное понимание задачи и способы ее выполнения.

Времени на подготовку к операции почти не отводилось,

разработка необходимой документации отсутствовала.

Основной причиной к этому являлась крайняя динамичность оперативной обстановки, требовавшая быстрой оценки, принятия и оформления решений, к чему штаб флотилии и непосредственные исполнители не были достаточно подготовлены.

Работа штаба, как органа боевого управления, отличалась существенными недостатками: командиры штаба фактически стояли в стороне от оперативной работы, которую целиком замыкал на себя начальник штаба; штаб не имел достаточной укомплектованности специалистами, не был тесно сколочен, оперативно-тактическая подготовка командного состава оставляла желать много лучшего. Кроме того, отдельные операции проходили под непосредственным руководством командующего без участия штаба флотилии.

В кампанию 1942 г. все эти вопросы получили сдвиг в положительную сторону, резко упорядочилась разработка необходимой оперативной документации, штаб флотилии более тесно приблизился к решению задач боевого управления. Однако, штабы соединений попрежнему не являлись полноценными организациями и вся оперативная работа, по существу, ложилась на командование и начальников штабов.

3. Следует отметить как крупные недочеты при проведении операций недостаточное усвоение отдельными командирами своих боевых задач, отсутствие частной инициативы в бою, неумение давать грамотные боевые донесения, организовать взаимную информацию и т.п.

Эти недостатки подчеркивают слабую подготовку средних звеньев командного состава в вопросах штабной работы, в вопросах четкого усвоения руководящих уставов и наставлений.

4. Организация взаимодействия внутри флотилии и с авиацией в течение обоих кампаний оставалась недостаточной. Помимо отсутствия должного опыта в этом вопросе со стороны штаба флотилии, отрицательное влияние на организацию взаимодействия имели крайне неоднородные тактико-технические данные корабельного состава, невыгодные для оперативного и тактического развертывания условия базиро-

вания и отсутствия оперативно приданной флотилии авиации.

5. Управление боем /операцией/ не было достаточно централизованным. Вместе с этим, частная инициатива отдельными командирами соединений проявлялась ограниченно, недостаточно, а иногда и без учета складывающейся обстановки.

в) По организации командования.

1. Сложность и специфичность оперативной обстановки, сложившейся в первый период кампании 1941 г., определила неустойчивость оперативного подчинения флотилии. Лишь к концу кампании, с переходом флотилии в непосредственное подчинение Военного Совета КБФ, вопросы организации командования получили должную ясность.

2. Текучесть руководства /командования флотилией/ в первые месяцы военных действий отрицательно влияла на вопросы боевого управления.

3. Принятая в 1942 г. организация командования предусматривавшая наличие двух центров боевого управления /походный и береговой штаб флотилии/, действовавших самостоятельно, не могла способствовать единству и централизованности управления операцией /боем/.

Благодаря такой организации делалось трудным осуществить необходимое в ходе той или иной операции сосредоточение сил, их переразвертывание и т.п.

4. Крупным недостатком явилось отсутствие командования на поле боя. В ходе выполнения операции /боя/ руководство велось исключительно с берега, вместо того чтобы переключить это руководство на одного из командиров соединений, участвующих в операции /бою/.

В результате, для командования не всегда была ясна фактическая обстановка, что не позволяло принимать быстрые и правильные решения.

г) По взаимодействию с частями РККА.

1. Вопрос взаимодействия с армией не получил всестороннего и полноценного разрешения. Взаимодействие носило, по существу, эпизодический характер и выражалось, в основном,

в огневой поддержке флангов армий. Основная трудность при организации огневой поддержки вызвалась необходимостью действовать у обоих побережий озера и недостатком артиллерийских кораблей /канлодок/.

2. Огневая поддержка в кампанию 1941 г. проходила в обстановке быстрого отхода армейских частей на юг и отличалась крайней примитивностью выполнения /стрельба по площадям, отсутствие корректировки, отсутствие надежной связи с флангами армий и т.д./.

К концу кампании был достигнут известный сдвиг в сторону улучшения организации огневой поддержки, еще более усилившийся в кампанию 1942 г. /введение должностей офицеров связи, выставление наблюдательных и корректировочных постов, отработка вопросов связи, упорядочение методов стрельбы по берегу и т.д./ Однако, в 1942 г. огневая поддержка была весьма ограниченной.

3. Выполнение флотилией операций по эвакуации дивизий 19 СК с западного побережья озера сыграло большую роль, выведя из окружения войсковые части, брошенные в дальнейшем на непосредственную оборону подступов к Ленинграду.

4. Вопрос оперативной подчиненности флотилии армейскому командованию на первом этапе военных действий был слабо отработан. Армия и флотилия подчас действовали вразнобой, не зная планов и возможностей друг друга.

В этом отношении показательны операции Северного отряда флотилии у Сортавала в июле 1941 г., состояние обороны баз флотилии и проведение десантных операций.

д) <u>По перевозкам.</u>

1. Основной задачей флотилии, исходя из специфичности оперативной обстановки, сложившейся с началом блокады Ленинграда, явились грузовые и пассажирские перевозки озером, а также и войсковые перевозки.

Несмотря на ряд значительных трудностей /недостаток тоннажа, помехи противника с воздуха, неблагоприятные

метеоусловия и т.д./флотилия вполне справилась с перевозками.

2. Выполнение перевозок отражалось на проведении флотилией ряда операций, т.к. значительная часть корабельного состава находилась занятой на перевозках.

3. Организация командования перевозками была недостаточно четкой и приводила к ряду обстоятельств, мешавших как выполнению перевозок, так и выполнению флотилией других боевых задач.

Существенным недостатком явилось отсутствие единства руководства перевозками, слабый контроль за ходом работы портов, за движением транспортов и т.д.

4. Успеху перевозок во многом способствовала пассивность надводного противника, особенно в части минных постановок на большой трассе.

<u>Отп.в 4 экз.</u>
сн

207

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1.

ТАБЛИЦА

основных формирований ЛВФ от начала военных действий до начала блокады Ленинграда.

№№ п/п	Наименование	Период формирования. Начало	Окончание.	Вступление в состав ЛВФ	ПРИМЕЧАНИЕ
1	2	3	4	5	6
1	ТЩ ТЩ "УК-4","УК-3" № 100, десять катеров типа "Р" и четыре "КМ".	-	-	26.06	
2	КЛ КЛ "Бира","Олекма" и "Селемджа"; СКА СКА "МО" №№ 205 и 206, БКА БКА №№ 97 и 98.	-	-	18.07	БКА № 98 погиб у о Лункулансаари 26.07 41. БКА №97 погиб у Ивановских порогов 30.08.41
3	Управление 4 Морской бригады.	18.07	19.07	20.07	
4	1 и 2 батальоны 4 МБ.	18.07	19.07	20.07	
5	11 катеров охраны каналов.	-	-	19.07	
6	СКР " Пурга "	-	-	20.07	
7	ТЩ ТЩ №№ 81 и 127	-	-	21.07	
8	3 и 4 батальоны 4 МБ	18.07	25.07	26.07	
9	5 СКА СКА "КМ"	-	-	26.07	
10	КЛ КЛ "Нора","Бурея" и "Лахта".	-	-	26.07	
11	СКА СКА "МО" №№ 198, 201 и 203	-	-	6.08	"МО"-201 прибыл в Л-д на ремонт 26.08.41
12	ТЩ № 126, СКА СКА "МО" №№ 171,172, 174 и 175.	-	-	7.08	"МО"-175 прибыл в Л-д на ремонт 26.08 41. "МО"-174 погиб у Ивновских порогов 30.08.41.

1	2	3	4	5	6
13	КЛ "Сестрорецк"	-	-	8,08	Ушла в Л-д на ремонт 25.08.41
14	СКР "Конструктор"	-	-	8,08	
15	СКА СКА "МО" № № 121, 123,196,199,208,209и 210.	-	-	8,08	Ушли на ремонт в Л-д: МО-196-10.08.41, МО-121,123,199 и 208-26.08.41.
16	СКА СКА "МО" № № 122 и 173	-	-	10.08	Ушли на ремонт в Л-д 26.08.41
17	5 батальон 4 МБ	-	-	13.08	
18	Батареи на о.Валаам одна П-120мм и две П-45 мм .	-	-	13.08	
19	БКА № 99, СКА СКА "МО" № № 213 и 214.	-	-	15.08	МО-214 в ремонте в Л-де с 26.08.41.
20	КАТЩ КАТЩ "Коммунист" и "Комсомолец";СКА СКА "МО" № № 215 и 216.	-	-	17.08	
21	СКА "МО" № 205	-	-	22.08	

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ КОРАБЛЕЙ ЛВФ.

Наименование	Водоизмещение (т)	Длина (м)	Ширина (м)	Осадка (м)	Вооружение	Скорость хода в узл.	Дальность плавания в милях	ПРИМЕЧАНИЕ
1	2	3	4	5	6	7	8	9
СКР "Пурга"	580	71,0	7,4	2,8	П-102 мм 1У-45 мм П пулем. "М-1"	22	1408 (16 узл)	
СКР "Конструктор"	625	74,9	8,3	2,5	Ш-100 мм П-45 мм 1 пул. "М-4" (7,62мм)	–	–	
КЛ "Бира " КЛ "Олекма" КЛ "Селемджа" КЛ "Лахта"	1600	59,0	11,5	3,0	П-100 мм 1У-45 мм 1-"ДШК"(12,7мм)	11	10 суток	
КЛ "Бурея"	1600	59,0	11,5	3,0	1У-76,2 мм 1У-45 мм 1-"ДШК"(12,7мм)	11	10 суток	
КЛ "Сестрорецк"	–	–	–	–	П-130 мм П-45 мм 1-37 мм П-"ДШК"(12,7мм)	–	–	
КЛ "Шексна"	–	–	–	–	П-76,2 мм П-Пул. "М-4" (7,62мм)			
ТЩ типа"Ижорец"	130	–	–	2,1	1-45 мм П-Пул"М-1" (7,62 мм)	7,7	600(7 узл).	

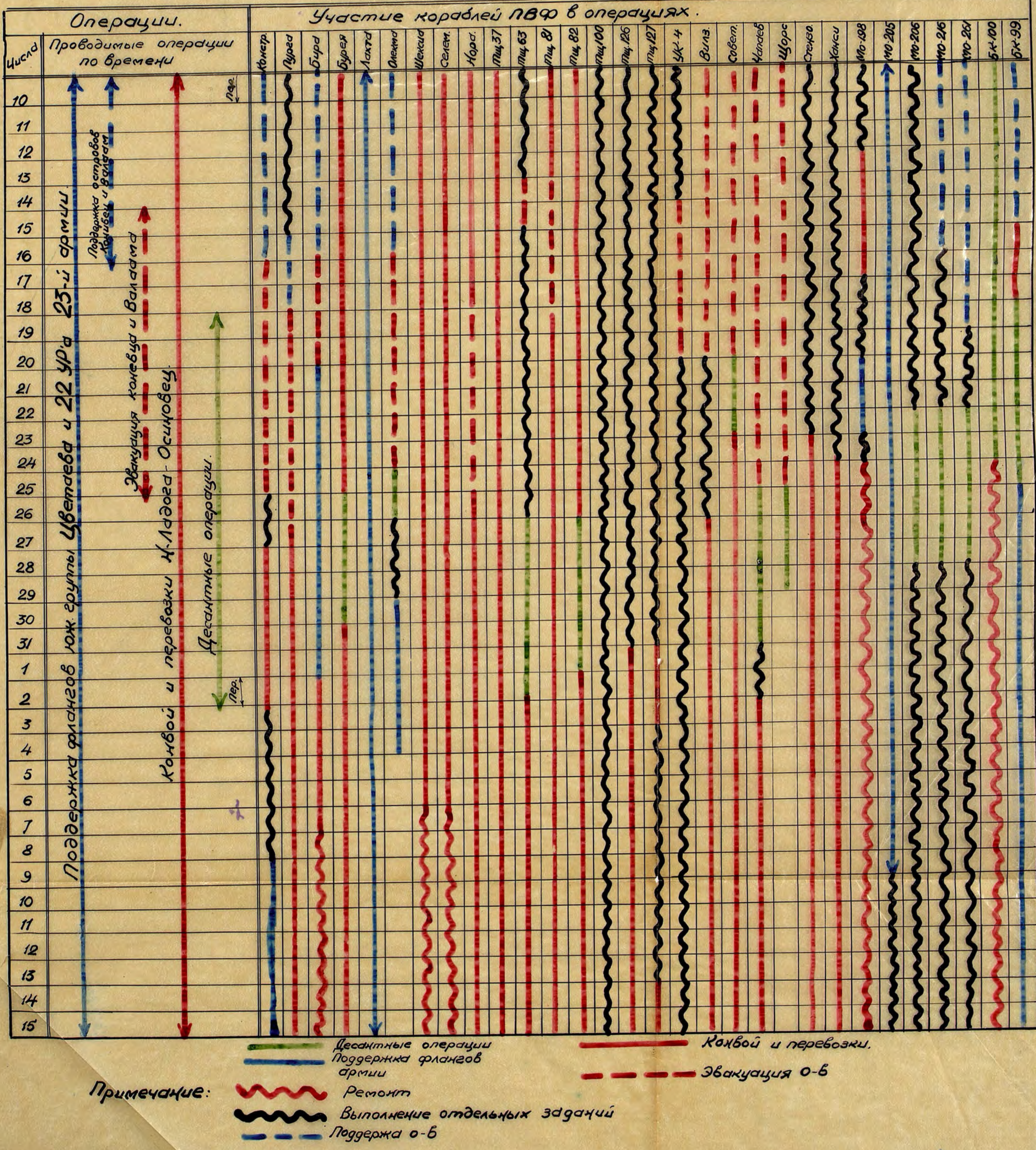
210

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Бронекатера	43	-	-	0,7	П-76,2 мм 1-"ДШК"(12,7мм) 1-45 мм	21	12 часов	
СКА "МО"	53-59	26,4	4,01	1,45	П-45 мм П-"М-1"(7,62мм) Глуб.бомб: "Б-1" - 10 "М-1" - 15 Механический шумопеленгатор	26	360(19 уз).	
КАТЩ типа "Р"	22-26	20,75	3,3	0,9	П-"М-1"(7,62 мм) Глуб.бомб: "М-1"- 15 Комплект катерн.трала.	9	224(7 узл.)	
СС "Связист"	469	-	-	-	1-45 мм глуб.бомб "М-1" - 15	9	600(7 уз.)	
СКА "КМ"	7	13,85	3,14	0,8	1 спаренный пулем.Дегтярева	10,8	96 (8 узл.).	

ИКВМФ ВМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. № 17108
Отдел
Полка
СЕКРЕТНАЯ БИБЛИОТЕКА

Приложение N 3

График боевого напряжения кораблей Л.В.Ф. за период с 10.09 по 15.10.41 г.



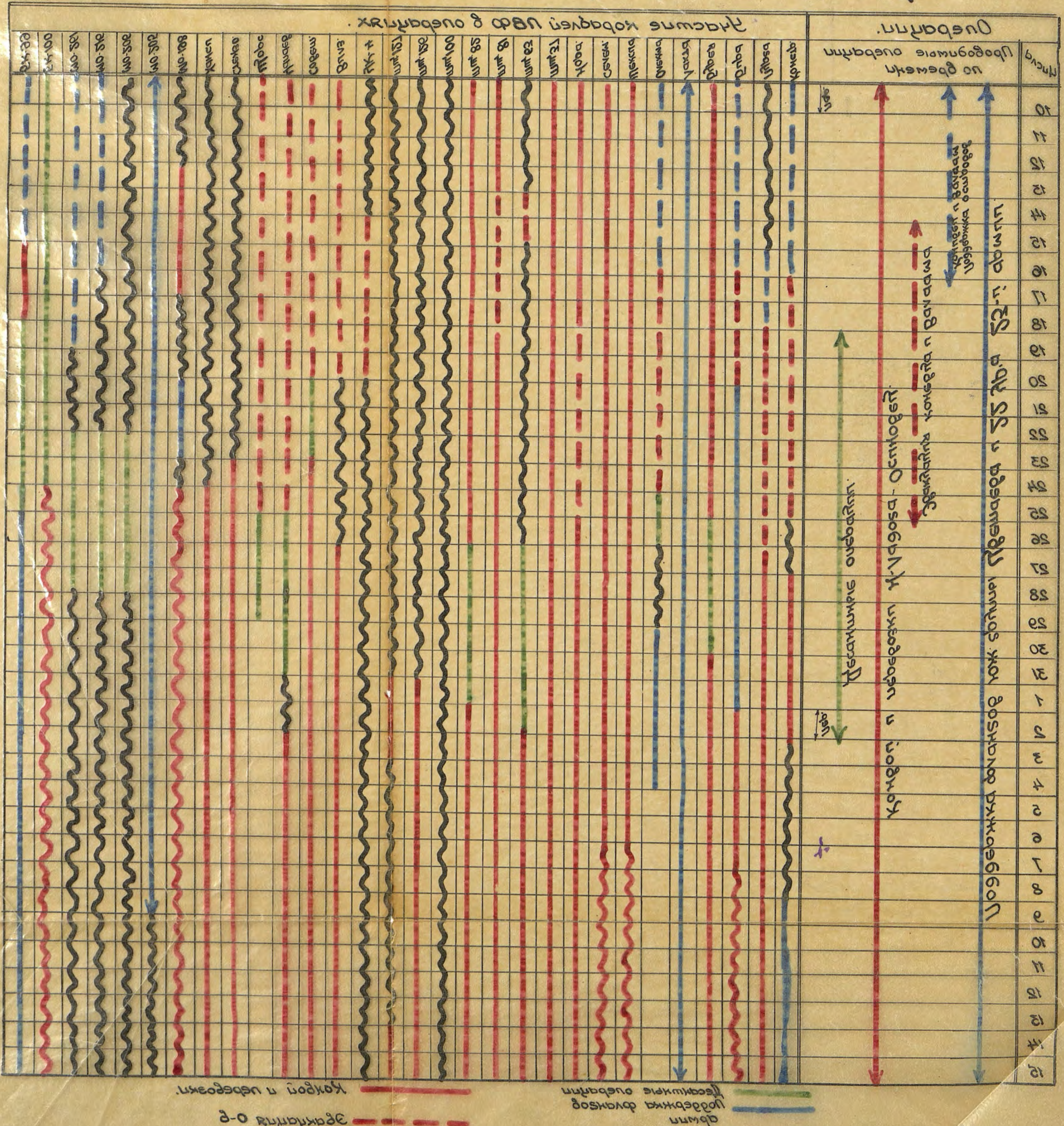
Примечание:

Копировала - Соловкина

Копия снята в 4х экз. с дела И.О. № 546 стр. 52.

Приложение N 3

График боевого напряжения
кораблей Л.В.Ф. за период с 10.09 по 15.10.41 г.



Примечание:

- Десантные операции
- Поддержка фланга армии
- Ремонт
- Выполнение отдельных заданий
- Поддержка о-б
- Конвой и переброски.
- Эвакуация о-б

Копия снята в 4-х экз. с дела И.О. N 5416 стр. 52.

Копировала - Солобкина

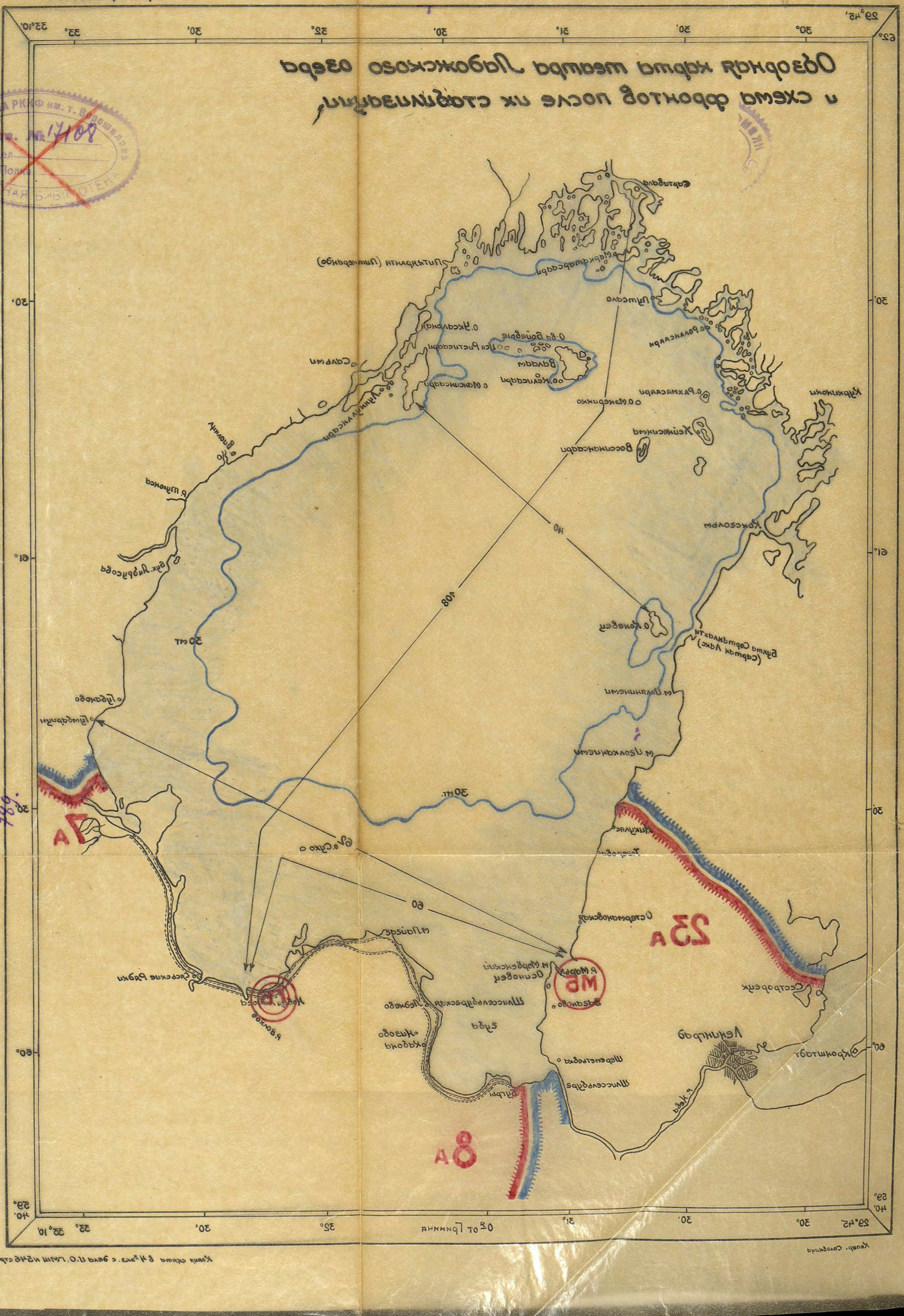
Обзорная карта театра Ладожского озера и схема фронтов после их стабилизации.



Копир. Соловкина

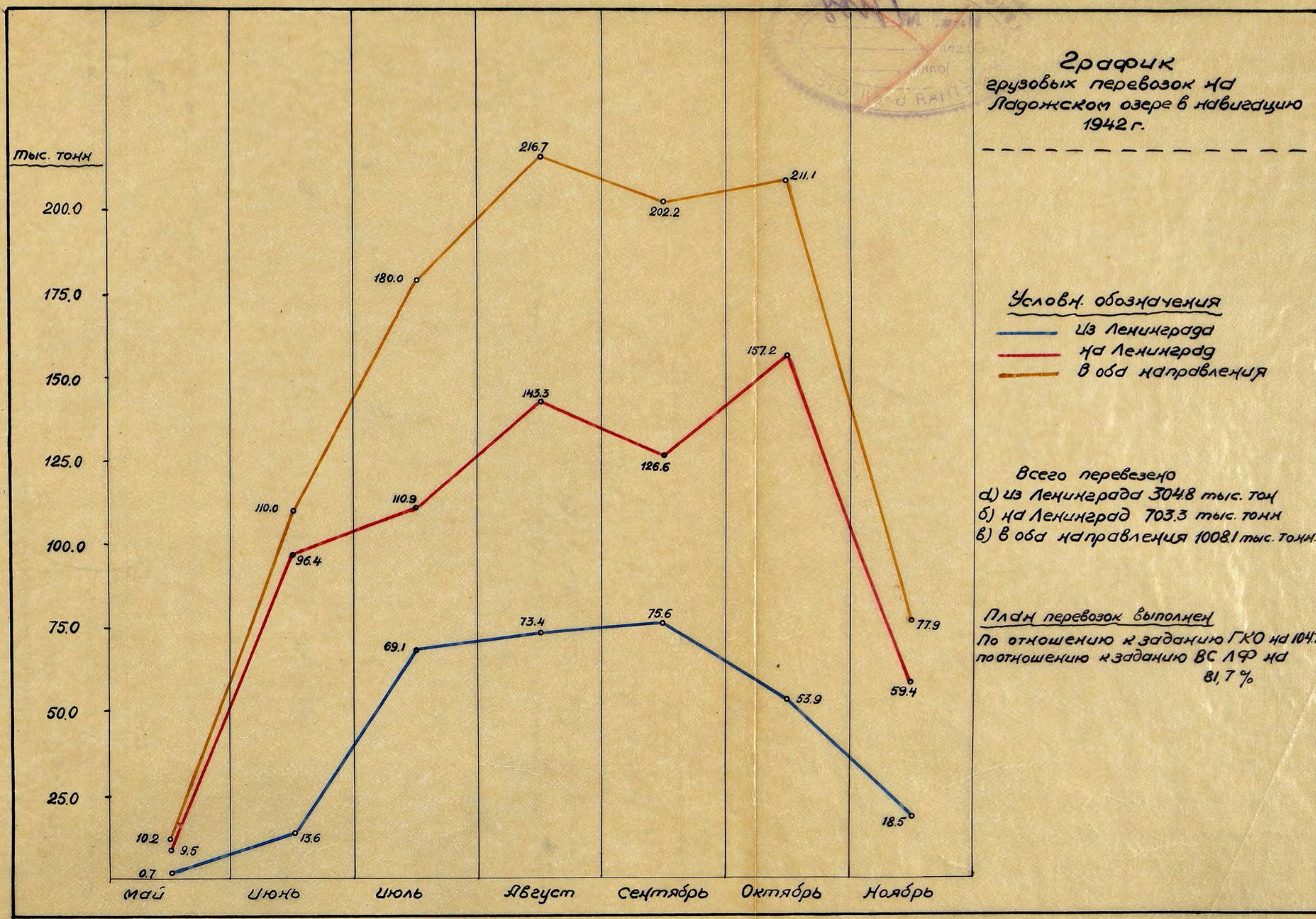
Копия снята в 4 экз. с дела И.О. ГМШ N546 стр. 1

Приложение № 4



ВМА РККФ им. т. Ворошилова Инв. № 1708

Приложение N 5



Копир. Соловкина

Приложение N 5

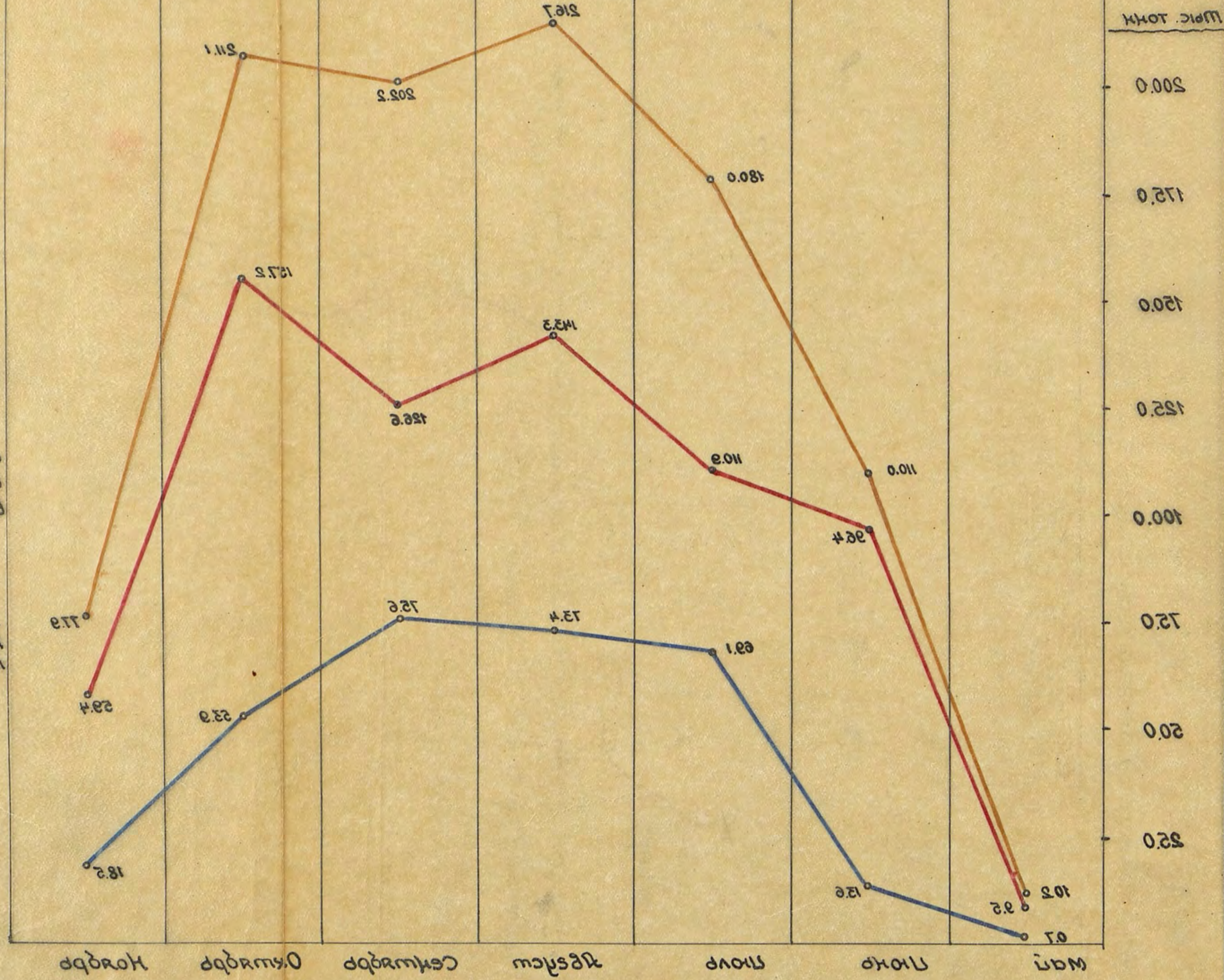
Б-ка ВМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. № 17108
Отдел
Полка
Секретная библиотека

График
грузовых перевозок на Ладожском озере в навигацию 1942 г.

Условн. обозначения
- из Ленинграда
- на Ленинград
- в оба направления

Всего перевезено
а) из Ленинграда 304.8 тыс. тон
б) на Ленинград 703.3 тыс. тонн
в) в оба направления 1008.1 тыс. тонн.

План перевозок выполнен
По отношению к заданию ГКО на 104.1%
по отношению к заданию ВС ЛФ на 81.7%



Копир. Соловьева

147

ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ

ПОРТОВ ЛАДОЖСКОГО ОЗЕРА В НАВИГАЦИЮ 1 9 4 2 г. х)

Характеристика пропускной способности	Порты западного побережья					Порты восточного побережья				
	Осиновец	Новая Гавань	Бухта Гольсмана	Морья	ВСЕГО	Кареджи Кабона	Новая Ладога	Гостинополье	ВСЕГО	ИТОГО
а) Количество одновременно обрабатываемых судов....	8	1	4	6	19	10	3	10	23	42
б) Суточная пропускная способность всего причального фронта (в тоннах)........	4400	700	2330	4250	11680	7300	2190	10380	19870	31550
в) Суточная пропускная способность на 1 судно (в тоннах)...................	1698	700	1730	2125	6253	3650	2190	8130	13970	20223
г) Часовая пропускная способность всего причального фронта (в тоннах)......	183	29	97	178	487	150	90	431	671	1158
д) Часовая пропускная способность на 1 судно(в тоннах)...................	71	29	72	89	261	75	90	338	503	764

х) по данным Отдела ВОСО КБФ. Дело № 1275, л. 68-69.

ХАРАКТЕРИСТИКА

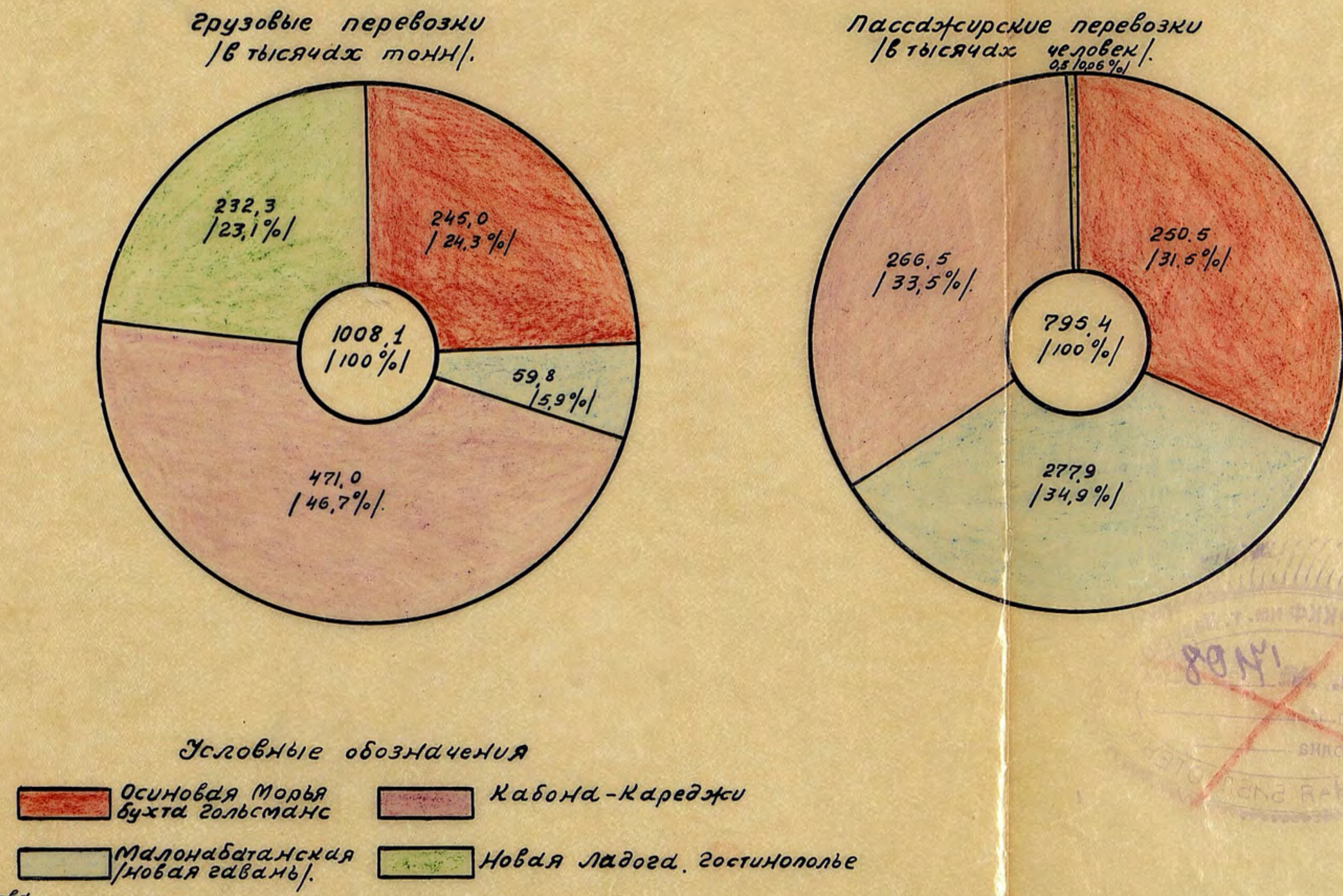
РАБОТЫ ПОРТОВ НА ЛАДОЖСКОМ ОЗЕРЕ В НАВИГАЦИЮ 1942 г.

Месяцы и виды перевозок / Наименование портов	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Всего за навигацию	Места по перевозке.
	В числителе-грузовые перевозки(тыс.тонн), в знаменателе-пассажирские перевозки (тыс. чел.).								
Осиновец	0,7 / 3,4	6,7 / 83,6	38,3 / 67,7	56,8 / 29,5	72,7 / 23,3	51,7 / 26,5	18,1 / 16,5	245,0 / 250,5	II / III
Малокаботажная (новая) гавань.	0,0 / 0,0	6,9 / 18,8	30,8 / 166,5	16,6 / 72,2	2,9 / 11,9	2,2 / 7,8	0,4 / 0,7	59,8 / 277,9	IV / I
Кабона-Кареджи	1,6 / 28,0	53,8 / 55,2	61,2 / 46,9	92,9 / 45,3	93,2 / 28,4	132,0 / 35,8	36,3 / 26,9	471,0 / 266,5	I / II
Новая Ладога-Гостинополье	7,9 / 0,0	42,6 / 0,0	49,7 / 0,0	50,4 / 0,0	33,4 / 0,0	25,2 / 0,0	23,1 / 0,5	232,3 / 0,5	III / IV
ИТОГО:...	10,2 / 31,4	110,0 / 157,6	180,0 / 281,1	216,7 / 147,0	202,2 / 63,6	211,1 / 70,1	77,9 / 44,6	1008,1 / 795,4	

ПРИМЕЧАНИЕ: Данные по Морья и бухте Гольсмана вошли в данные по Осиновецкому порту.

Приложение N 7

Диаграмма
работы портов Ладожского озера в новигацию 1942 года



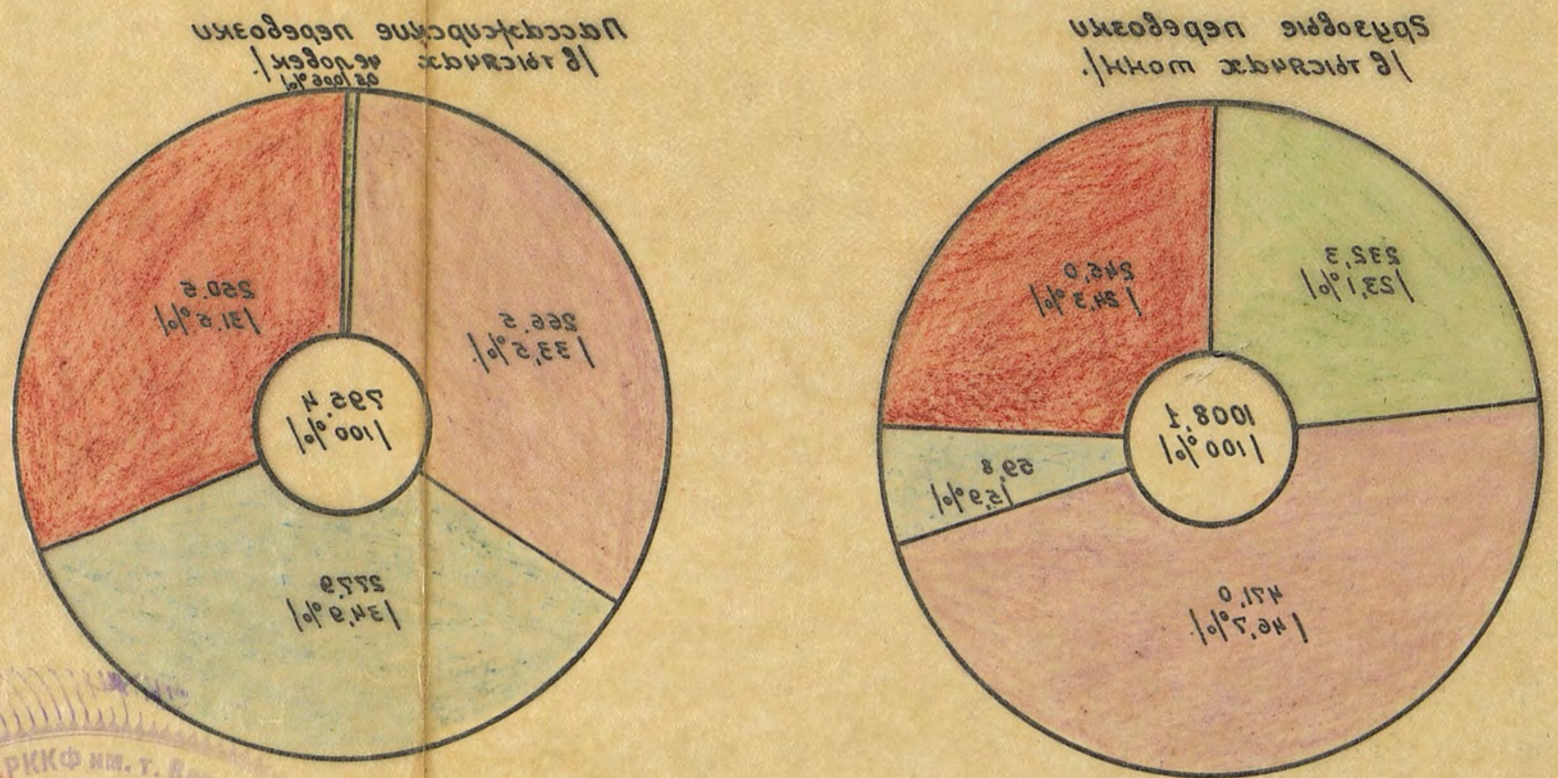
Копир. Петрова.

797

04-14.11	РАЙОН и ... Стрелковой ... траление фарв... 10 каб.).	Работы не были ... т.к.механизмы ТЩ ТЩ потребовали ремонта. Перед тралением производилось глубинное бомбометание с катера "МО", израсходовано бомб "М-1" 40

Приложение N 7

Диаграмма
работы портов Ладожского озера в навигацию
1942 года



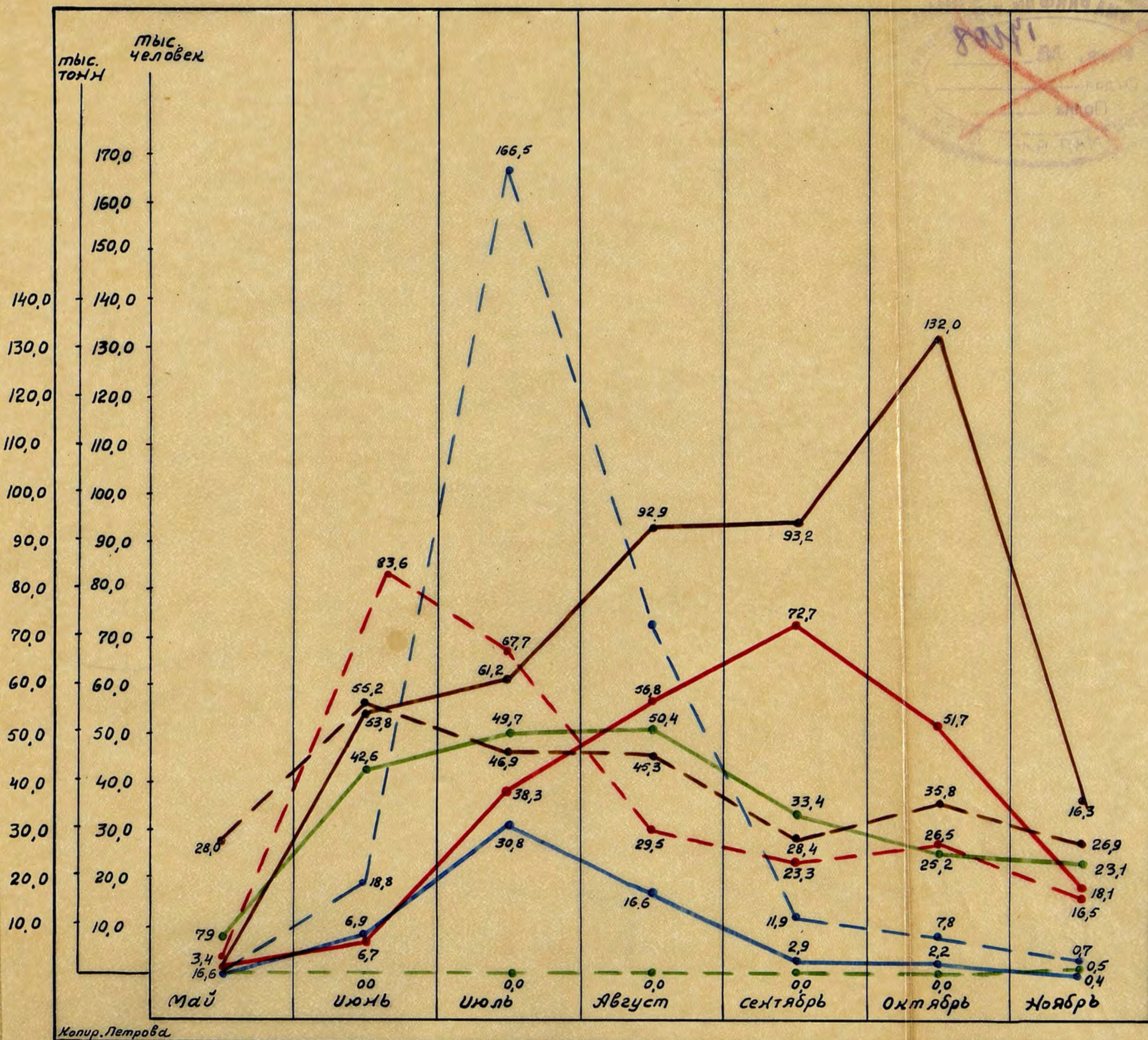
Черт. Петрова.

Инв. № 17108

164

Приложение N 8

График
работы портов Ладожского озера в навигацию 1942 года



Условные обозначения

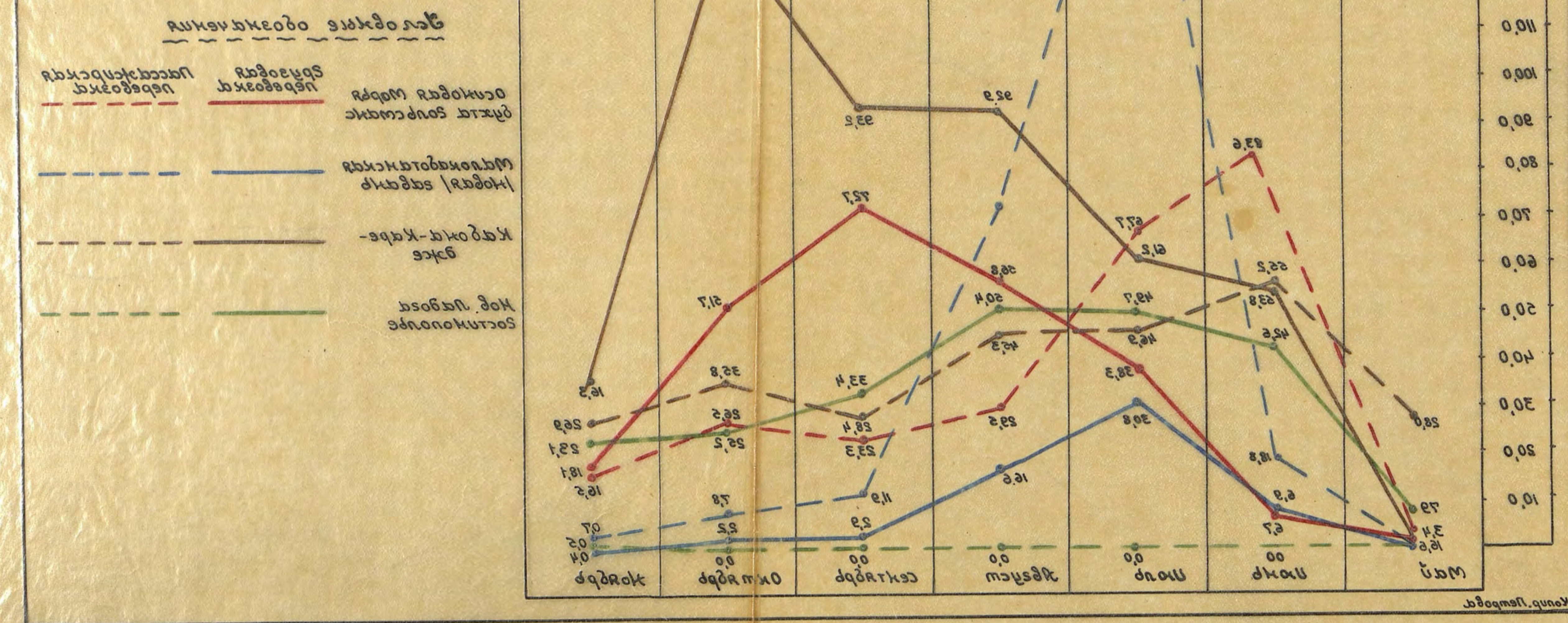
	Грузовая перевозка	Пассажирская перевозка
Осиновая Морья бухта Гольсманс	———	– – –
Малокаботанская /новая/ гавань	———	– – –
Кабона-Кареджe	———	– – –
Нов. Ладога Гостинополье	———	– – –

794.

04-14.11	РАЙОН и ис... Стрелковой... ление фарве... 10 каб.).	Работы не были ... т.к. механизмы ТЩ ТЩ потребовали ремонта. Перед тралением производилось глубинное бомбометание с катера "МО", израсходовано бомб "М-1" 40

Приложение № 8

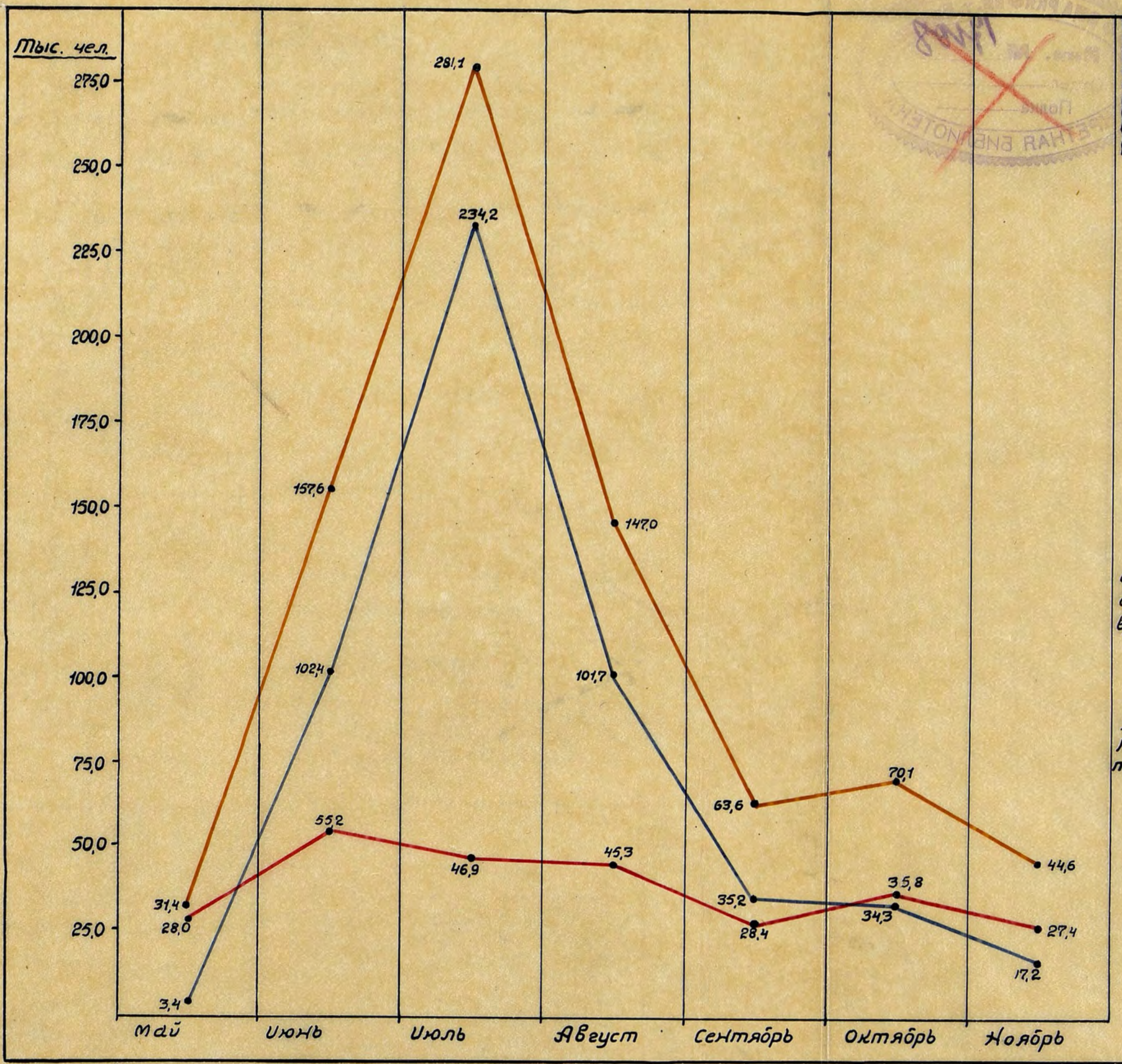
График
работы портов Ладожского озера
в навигацию 1942 года



Всего за навигацию	Места по перевозке
245,0 / 250,5	II / III
59,8 / 277,9	IУ / I
471,0 / 266,5	I / II
232,3 / 0,5	III / IУ
1008,1 / 795,4	

Приложение N 9

График пассажирских перевозок на Ладожском озере в навигацию 1942 года



Условн. обозначения
- из Ленинграда
- на Ленинград
- в оба направления.

Всего перевезено
а). из Ленинграда 528,4 тыс. чел.
б). на Ленинград 267,0 тыс. чел.
в). в оба направления 795,4 тыс. чел.

План перевозок выполнен.
По отношению к заданию ГКО на 143,5%
по отношению к заданию ВС ЛФ на 160,5%

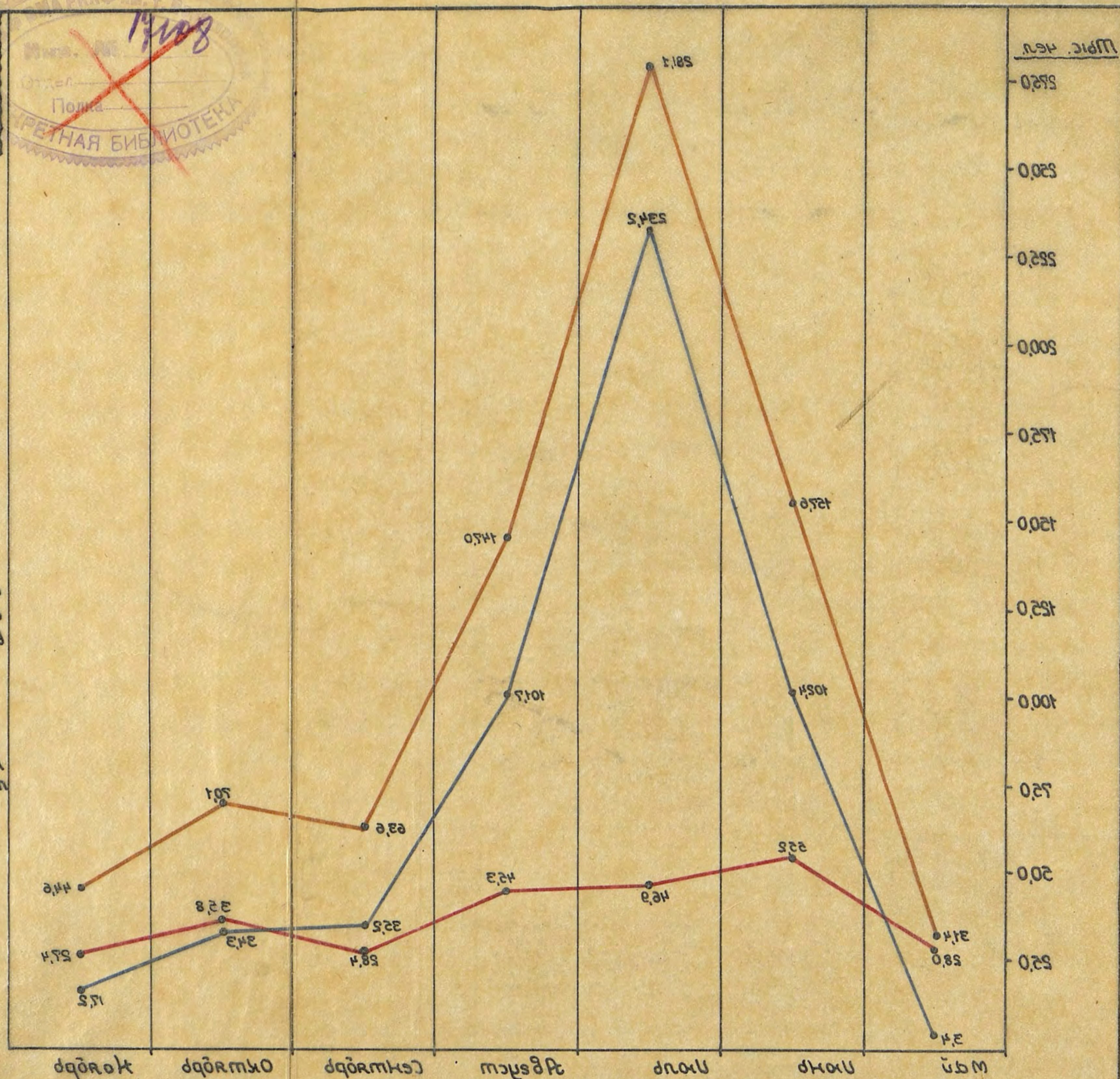
Копир. Петрова.

		ное бомбометание нарасх. 275 бомб "М-1".
04-14.11	РАЙОН к нор... Стрелковой... ление фарве... 10 каб.).	Работы не были закончены, т.к. механизмы ТЩ ТЩ потребовали ремонта. Перед тралением производилось глубинное бомбометание с катера "МО", израсходовано бомб "М-1" 40

Приложение N9

График пассажирских перевозок на Ладожском озере в навигацию 1942 года

Секретная библиотека
Инв. №
Отдел
Полка
17108



Условн. обозначения
- из Ленинграда
- на Ленинград
- в оба направления.

Всего перевезено
а) из Ленинграда 528,4 тыс. чел.
б) на Ленинград 267,0 тыс. чел.
в) в оба направления 795,4 тыс. чел.

План перевозок выполнен.
По отношению к заданию ГКО на 113,5%
по отношению к заданию ВС ЛФ на 160,5%

Копир. Петрова.

Всего за навигацию ...рские	Места по перевозке
245,0 / 250,5	II / III
59,8 / 277,9	IУ / I
471,0 / 266,5	I / II
232,3 / 0,5	III / IУ
1008,1 / 795,4	

744

ПРИЛОЖЕНИЕ № 10.

ИТОГОВАЯ ТАБЛИЦА

ТРАЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ НА ЛАДОЖСКОМ ОЗЕРЕ В 1942 г.

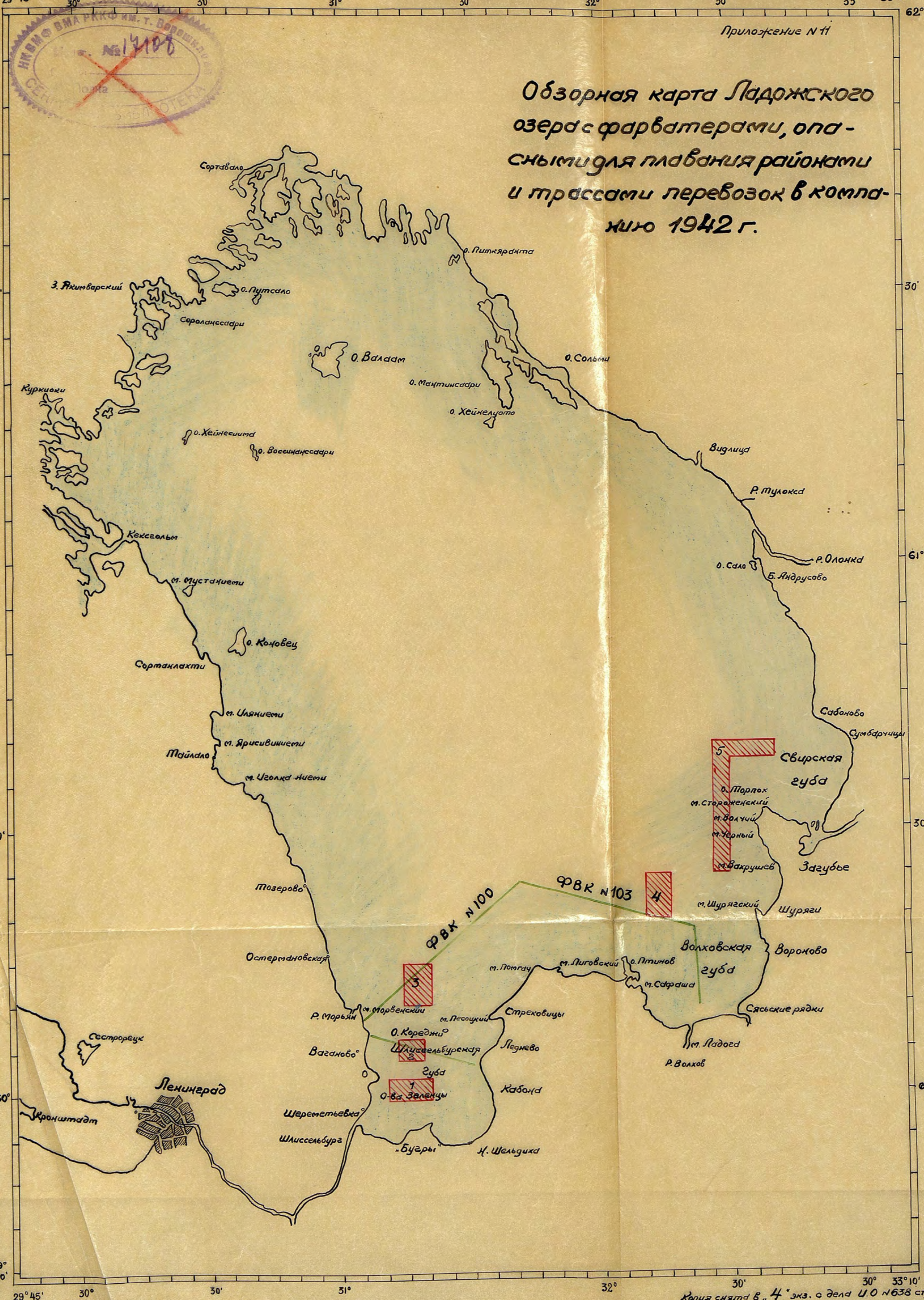
ДАТА	РАЙОН ТРАЛЕНИЯ	Состав сил и тральное вооружение	Сделано галсов	Покрыта площадь в %	Углубление тралов (в метр)	Кол-во часов работы	Результаты траления	ПРИМЕЧАНИЕ
03-06.06	ФВК № 100/Осиновец-Нов.Ладога/. Длина 54 мили, ширина 10 каб.	ТЩ ТЩ № № 100, 82, 63, УК-4, 127 Морской трал Шульца.	3	50	9	30	Мин. не обнаружено.	
18-19.06	РАЙОН № 5/Подходы к Свирской губе/. Длина 20 миль, ширина 2 мили.	ТЩ ТЩ № № 100, 63, 82, 126, 127. Змейковый трал.	3,5	35	9	15	-"-	
24-25.06	РАЙОН № 4 /Подходы к Волховской губе/. Длина 5 миль, ширина 2,5 мили.	ТЩ ТЩ № № 100, УК-4, 126, 127, 82 Морской трал Шульца.	5	48	4,5	7	-"-	
25-26.06	РАЙОН № 3/Подходы к Осиновцу-Морья/. Длина 5 миль, ширина 3 мили.	ТЩ ТЩ № № 100, 63, 126, 82, 127, УК-4. Змейковый трал.	7	32	4,5	40	-"-	
26-28.06	ФВК № 100	ТЩ ТЩ № № 100, 63, УК-4, 82, 126 Морской трал Шульца.	2	40	9	20	-"-	Повторное траление.
4- 5.07	РАЙОН № 2 /на трассе Осиновец-Кабона/. Площадь 4 кв.мили.	КАТЩ. "ОВР-36", МТЩ МТЩ "Коммунист", "Комсомолец". Хвостовой магнитный трал.	8	5	-	22	-"-	В районе предполагалось наличие неконтактной мины, выставленной с самолета. Работа была прекращена досрочно ввиду необнаружения мин и необходимости срочного ремонта ТЩ ТЩ.
11-13.10	ФВК № 100 и 104/от маяка Сухо до банки Стрелковая(. Длина 30 миль, ширина 10 каб.).	ТЩ ТЩ № № 37, 127. Морской трал Шульца и Змейковый трал.	12	30	5-9	23	-"-	
25-26.10	ФВК № 103 и квадраты "А" и "Б".	ТЩ ТЩ № № 37, 127, КАТЩ КАТЩ "Р-47", "Р-44", КАМТЩ "КМ" № № 93, 112.	3	30	-	80	-"-	Перед тралением производилось глубинное бомбометание СКА "МО" № 206 сбросил 357 бомб "М-1".
27.10-1.11	ФВК № 100 и кв " В "	ТЩ ТЩ № № 37, 127, 126, КАТЩ КАТЩ "Р-47", "Р-44", МТЩ МТЩ "Л-19", "Л-20" тралбаржа № "БТ-64". Морской трал Шульца, облегченный трал Шульца, акустический и магнитный хвостовой.	9	30-50%	9	38	-"-	Квадрат "В"-прежний квадрат "Б", тралившийся 25-26.10. На предварительное глубинное бомбометание израсх. 275 бомб "М-1".
04-14.11	РАЙОН к норду от банки Стрелковой(сплошное траление фарватера шириной 10 каб.).	ТЩ ТЩ "УК-4", 63, МТЩ МТЩ № № 34, 35, 16, "Коммунист", КАТЩ КАТЩ № № 38, 95, КАМТЩ "КМ" № №105, 121 и тралбаржа № 82. Акустические, катерные, магнитные (хвостовые и петлевые) тралы и трал "КМТ-2"	12-магнитными и акустическими 1 катерным тралом					Работы не были закончены, т.к. механизмы ТЩ ТЩ потребовали ремонта. Перед тралением производилось глубинное бомбометание с катера "МО", израсходовано 40 бомб "М-1"


30'
61°

НКВМФ ВМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. №17108
Секретная библиотека

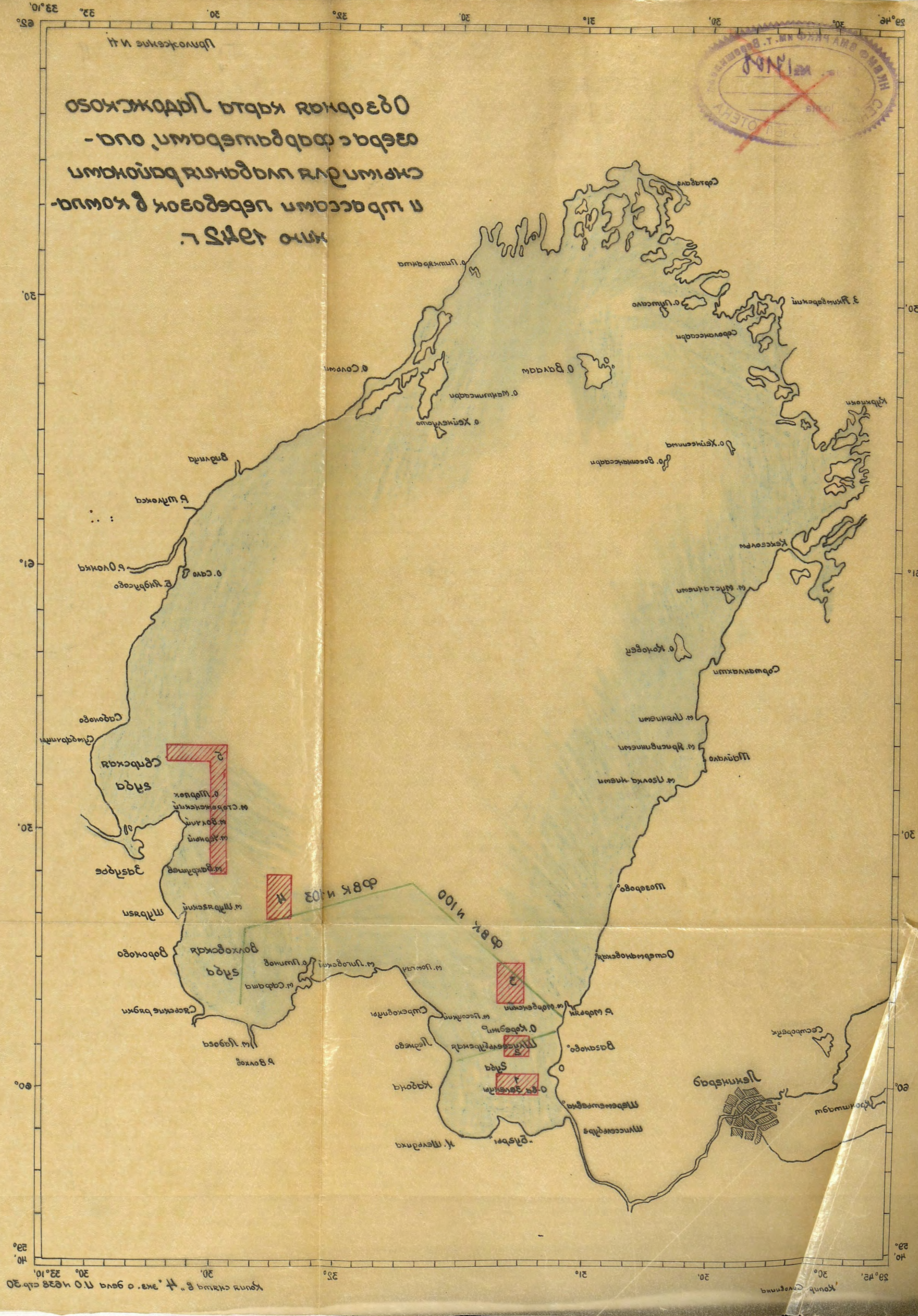
Приложение N 11

Обзорная карта Ладожского озера с фарватерами, опасными для плавания районами и трассами перевозок в компанию 1942 г.



Копия снята в „4" экз. с дела И.О N638 стр.30

Копир. Соловкина


Приложение N 11
Обзорная карта Ладожского озера с фарватерами, опасными для плавания районами и трассами перевозок в кампанию 1942 г.
о. Валаам
Кексгольм
Сортавала
Свирская губа
Волховская губа
ФВК N 103
ФВК N 100
Ленинград
Кронштадт
Шлиссельбург
Сестрорецк
Осиновец
Кобона
Лодейное

ПРИЛОЖЕНИЕ №_12

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ НАДВОДНЫХ СИЛ ПРОТИВНИКА НА ЛАДОЖСКОМ ОЗЕРЕ в 1942 г.

Наименование	Количество единиц	Водоизмещение /тонн/	Скорость хода /узл/	Вооружение	ПРИМЕЧАНИЕ
1	2	3	4	5	6
Финские					
Вооруженный ТР "Аунус"/б."Илга"/	1	280--300	8-9	II-25-30 мм, 1 станк. и 1 ручной пул.	
ТКА "С и с у"	1	13	26	II-450 мм торпедн.аппарата, 2 пулемета,1 бомбосбрасыватель.	
Катеры связи	60/на ходу/ 20/без моторов/		6-7	На 5 катерах - пулеметы.	
Немецкие					
Десантные суда типа "А"	3	144	10	1-37 мм	
Десантные суда типа "В"	8	144	10	III-88 мм;универсальные, съемные,со щитом. II-20 мм счетверенных автомата, дымаппаратура,прожектор.	Дл.25 м. Шир.14м. ос.1 м.
Десантные суда типа "Y"	10	144	10	IУ-20 мм счетверенных автомата,1-37 мм, дымаппаратура.	Дл.25 м. Шир.14 м. ос.1 м.
Десантные катеры типа "Д-6"	8-9	68	10-12	1-20 мм автомат, дымаппаратура.	Дл.18,9м. Шир.4 м. ос.0,7м.
СКА СКА типа "МО"	4		40	1-25-30 мм, бомбосбрасыватель,дымаппаратура.	Дл.15-16 метр. Шир.3 м. ос.1 м.

1	2	3	4	5	6
Итальянские					
ТКА ТКА типа "MAS"	4	-	42-47	1-20 мм спаренный. II-540 мм торпедн. аппарата/бортовые/ 1 бомбосбрасыватель.	
Вспомогательный Флот					
Буксиров	15-20	-	-	-	Перевезены по жел.дор.
Барж и лайб	25-30	-	-	-	Построены в Лахденпохья
Парусная шхуна	1	-	-	-	

ОПИСЬ

калек, диаграмм, схем, таблиц и т.п.

а) в тексте:

1. Район операций Северного отряда флотилии с 25.07 по 22.08.41 г. Стр. ..25..
2. Десантная операция против острова Лункулонсаари 24-25.07.41 г. ..34..
3. Десантная операция против о.Мантсинсаари 26-27.07.41 г. ..39..
4. Район операции по эвакуации 142 и 198 СД с о.Кильпола /12-28.08.41 г./ ..52..
5. Бой на острове Рахмасаари ..78..
6. Схема обороны острова Рахмасаари ..78..
7. Схема операции у о.Рахмасаари 11-12.09.41 ..81..
8. Высадка десантной группы подполковника Фрумкина 28.09.41 г. ..88..
9. Обстановка в районе Шлиссельбурга на 25.09.41 г. разведданные десантной группой подполковником Фрумкиным ..89..
10. Высадка десантного отряда в районе Бугры, в ночь на 24.09.41 г. ..90..
11. Высадка десанта на побережье Шлиссельбургской губы днем 25.09.41 г. ..94..
12. Схема движения десантного отряда 1 дивизии НКВД от Ново-Кошкинской пристани к Шлиссельбургу 27.09.41 г. ..97..
13. Схема движения транспортов с частями 1 дивизии НКВД от Ново-Кошкинской пристани в Шлиссельбургскую крепость 29.09.41 г. ..98..
14. Операция по обстрелу Шлиссельбурга 20-21.10.41 г. ..104..
15. Высадка разведки 23 Армии КЛ"Олекма" 1-2 октября 1941 г. ..114..
16. Диспозиция боевых и вспомогательных судов Б.Морья по состоянию на 10.02.42 г. ..118..

17. Диспозиция боевых и вспомогательных судов в Нов.Ладоге и Волховской губе по состоянию на 05.01.42 г. 118

18. Схема организации командования ЛВФ на 1.06.42 г. ..130..

19. Схема организации командования перевозками на Ладожском озере в 1942 году. ...134...

20. Диаграмма состава грузооборота перевозок на Ладожском озере по видам продукции в навигацию 1942 г. /в тыс.тонн/. ...136...

21. Диаграмма выполнения плана перевозок на Ладожском озере в навигацию 1942 г. ..136...

22. Обстановка гибели СКР "Пурга" 01.09.42 г. ..143..

23. График выполнения воздушной разведки на Ладожском озере за июль-сентябрь 1942 г. ..151...

24. Набеговая операция на Саунсаари 26-27.07.42 ..164...

25. Высадка десантной группы на Ганге-Па 9-10.08.42 г. ..168..

26. Калька огневых позиций и районов обстрела побережья в операции по поддержке наступления 8 Армии /27.08-3.09.42 г./ ..170..

27. Бой у банки Сухановской 9.10.42 г. ..178..

28. Высадка десанта на о.Сухо 22.10.42 ..185..

29. Развертывание сил ЛВФ 22.10.42 г. ..187...

30. Бой на преследовании 22.10.42 г. ..189..

б) приложения:

1. Таблица основных формирований ЛВФ от начала военных действий до начала блокады Ленинграда.

2. Тактико-технические данные кораблей ЛВФ.

3. График боевого напряжения кораблей ЛВФ за период с 10.09 по 15.10.41 г.

4. Обзорная карта театра Ладожского озера и схема фронтов после их стабилизации.

5. График грузовых перевозок на Ладожском озере в навигацию 1942 г.

6. Пропускная способность портов Ладожского озера в навигацию 1942 г.

219

7. Диаграмма работы портов Ладожского озера в навигацию 1942 г.

8. График работы портов Ладожского озера в навигацию 1942 г.

9. График пассажирских перевозок на Ладожском озере в навигацию 1942 г.

10. Итоговая таблица тральных операций на Ладожском озере в 1942 г.

11. Обзорная карта Ладожского озера с фарватерами, опасными для плавания районами и трассами перевозок в кампанию 1942 г.

12. Тактико-технические данные надводных сил противника на Ладожском озере в 1942 г.

+ + +
+

149 листов

Проверил
219 стр + 37 сх. + 1а + 2а — (всего 149 листов)
11 12 1972 г.

149 [illegible]

[illegible]

[illegible]

0-90
10004
B84954